

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA
PROTECTION DE L'INDUSTRIE
DES
CONSTRUCTIONS NAVALES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mardi 26 Février 1901, à 2 h. 1/2.

PAR

René CHASSERIAU

RÉDACTEUR AU MINISTÈRE DES FINANCES

Président : M. GARÇON, professeur.

Suffragants { MM. LYON-CAEN {
 { THALLER { *professeurs.*

PARIS

LIBRAIRIE DE LA SOCIÉTÉ DU RECUEIL GÉNÉRAL DES LOIS ET DES ARRÊTS
ET DU JOURNAL DU PALAIS

Ancienne Maison **L. LAROSE & FORCEL**

22, rue Soufflot. V^e Arrondⁱ

L. LAROSE DIRECTEUR DE LA LIBRAIRIE

1901

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni
improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.

DE LA
PROTECTION DE L'INDUSTRIE
DES
CONSTRUCTIONS NAVALES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mardi 26 Février 1901, à 2 h. 1/2.

PAR

René CHASSERIAU

RÉDACTEUR AU MINISTÈRE DES FINANCES

Président : M. GARÇON, professeur.

Suffragants { MM. LYON-CAEN { professeurs.
 { THALLER {

PARIS

LIBRAIRIE DE LA SOCIÉTÉ DU RECUEIL GÉNÉRAL DES LOIS ET DES ARRÊTS
ET DU JOURNAL DU PALAIS

Ancienne Maison **L. LAROSE & FORCEL**

22, rue Soufflot. V^e Arrond^t

L. LAROSE DIRECTEUR DE LA LIBRAIRIE

1901





Digitized by the Internet Archive
in 2026

DE
LA PROTECTION DE L'INDUSTRIE
DES CONSTRUCTIONS NAVALES

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

INTRODUCTION

Depuis qu'à la suite des traités de 1860, la loi de 1866 a substitué à la protection sous laquelle la marine marchande avait jusqu'alors vécu un régime de liberté économique, aucune branche de l'activité nationale n'a attiré davantage l'attention du législateur. On peut dire qu'il y a toujours eu à l'ordre du jour des Chambres un projet tendant à venir en aide au commerce maritime, mais on peut dire aussi que tous ces efforts ont été impuissants à apaiser les plaintes et à concilier les prétentions des armateurs et des constructeurs. Les enquêtes ont succédé aux enquêtes, sans qu'il ne sortît d'aucune d'elles une solution satisfai-

sante pour les intérêts en présence : divers systèmes ont été essayés, plusieurs fois le parlement a voté des lois qui devaient mettre fin à l'état précaire de la marine marchande ; aujourd'hui même un nouveau projet est à l'étude et il serait pourtant téméraire de croire que le véritable remède à la décadence de la marine française soit enfin trouvé, puisque les doléances des intéressés ne se sont apaisées un instant que pour reprendre plus vives et plus hautes.

D'où vient cette difficulté, on pourrait presque dire cette impossibilité, à trouver la solution d'un problème posé depuis près de quarante ans, et cette instabilité dans les palliatifs proposés, chaque loi votée étant remise en question avant même sa promulgation. C'est que le commerce maritime a subi dans la seconde moitié du xix^e siècle une série de transformations qui se sont accomplies au moment même où à une protection très étroite succédait la liberté la plus complète.

Pour défendre contre la concurrence étrangère les premiers essais de la marine nouvelle, il fallait essayer de nouveaux systèmes que rendait nécessaires l'abandon de la protection directe. La réforme de 1860 avait supprimé les frontières maritimes : on crut que la prohibition des navires étrangers, que la surtaxe de pavillon avaient fait leur temps, et que devant l'espace rendu libre, la

marine n'avait besoin que de la liberté de ses mouvements, sans s'apercevoir que des rivaux l'avaient déjà devancée dans cette course. Mais bientôt l'on comprit qu'entre une marine naissante et une marine puissante de deux siècles de domination sur mer, la lutte n'était point égale, et dès lors il fallut se retourner vers d'autres moyens pour permettre au pavillon national, non seulement d'aller concurrencer sur toutes les mers du globe les marines rivales, mais encore de se défendre de leurs attaques dans ses propres ports. Ces systèmes indirects de protection sont plus difficiles à établir équitablement que le droit à l'importation, et c'est une des causes qui expliquent les tâtonnements de la législation. Comment encourager une industrie laissée sans protection directe dans un pays où toutes les autres industries seront protégées ? N'y aura-t-il pas là des liens économiques si étroits, des rapports d'incidence si complexes, que parfois la question paraîtra insoluble ? Toutes ces raisons ne suffisent-elles pas à expliquer pourquoi on n'a pu encore arriver à une œuvre définitive ?

Une autre cause a contribué à accroître les souffrances de l'industrie maritime et la difficulté d'y porter remède. Aucune industrie n'a dans ces cinquante dernières années subi une transformation plus complète que la marine. La découverte

de la vapeur et ses diverses applications ont nécessité un changement complet du matériel et entraîné des modifications même dans la navigation. Les constructeurs ont dû délaisser le voisinage des forêts, dont les bois séculaires étaient nécessaires aux vieilles frégates, pour la proximité des mines de houille et de fer. Le navire en bois a été complètement abandonné pour la coque en fer, remplacée à son tour par la tôle d'acier. La navigation à voiles appliquant les résultats d'une science nouvelle, l'océanographie, essaye de lutter avec la navigation à vapeur ; mais si elle a pu conserver une notable partie des transports sur les longues distances et pour les marchandises pondéreuses, sa rivale a détourné à son profit les voyageurs et toutes les marchandises de grande valeur réclamant des expéditions rapides. La rapidité, c'est là ce que tout le monde réclame aujourd'hui, et c'est vers ce but que tendent tous les efforts des constructeurs. La puissance des chaudières et des appareils moteurs augmente chaque jour pour gagner quelques nœuds, et, dans cette course à la vitesse, on ne songe même plus à l'énorme consommation de charbon que nécessitent de telles exigences. Les nouvelles découvertes se succèdent à de si courts intervalles que souvent le matériel n'est pas encore amorti qu'il est déjà démodé.

Le commerce maritime est un des instruments

les plus puissants des échanges internationaux, et, par suite, les vicissitudes qu'il subit influent sur toute la production économique d'un pays. Le navire apporte à l'industrie nationale les matières premières dont elle a besoin et lui sert à écouler à l'étranger les produits de sa fabrication. Importateurs et exportateurs ont donc intérêt à ce que le prix de transport qui vient grever leurs marchandises soit réduit le plus possible. Ce prix de transport, c'est le but du commerce d'armement, et ceux qui s'y livrent veulent un fret rémunérateur pour compenser les dépenses d'achat et d'entretien de leurs navires, et leur assurer un bénéfice en rapport avec les risques encourus. D'où nécessité de pouvoir se procurer le navire qu'ils vont utiliser pour leur commerce dans les meilleures conditions possibles. Si donc, par suite de circonstances naturelles ou d'avantages antérieurement acquis, un pays est arrivé à construire les navires à un prix notablement inférieur à celui que demandent les nations concurrentes, les armateurs réclameront la faculté de faire construire leurs bâtiments dans les chantiers étrangers. Mais les constructeurs des navires, objectant qu'ils se trouvent dans des conditions économiques telles qu'ils ne peuvent lutter avec leurs concurrents, demandent alors l'entrée en franchise des matériaux destinés à entrer dans la construction d'un

navire, ou une protection frappant directement les bâtiments d'origine étrangère. L'industrie du fer a en outre intérêt à ce que d'un côté les chantiers soient pourvus de commandes, et d'un autre côté à ce qu'ils ne puissent pas s'approvisionner à l'étranger de pièces d'armement.

Un autre intérêt capital est en jeu dans cette question : c'est l'intérêt politique et national. Le développement du pavillon national sur les différentes mers du monde a une importance considérable pour un pays : non seulement son influence politique en est accrue, mais encore, au point de vue commercial, il y a tout intérêt à ce que les marchandises françaises soient transportées sous pavillon français. Ce mode de transport évite les contrefaçons et les fraudes et ouvre des débouchés en facilitant les relations nouvelles. En cas de guerre enfin, la marine marchande prête à la marine nationale ses hommes, ses navires, ses ateliers. Elle lui livre des gabiers que les longs mois de navigation ont rompus à toutes les difficultés de leur métier, des mécaniciens et des chauffeurs exercés sur ses navires aux détails complexes d'une chaudière moderne. Qu'ils servent à transporter des troupes, à éclairer la marche des escadres ou à courir sus au commerce étranger, ses navires doivent fournir à la marine de guerre une aide nécessaire. Celle-ci trouvera en outre dans

les chantiers les ressources de main-d'œuvre et d'outillage qui lui seront utiles pour réparer ses navires après le combat et suppléer à l'insuffisance de ses arsenaux.

Tels sont les nombreux intérêts mis en jeu par le moindre changement dans la législation protectrice de la marine marchande, et l'on conçoit dès lors facilement la durée des essais de la législation et l'efficacité toute relative des solutions apportées jusqu'ici.

On voit combien est complexe la question de la protection de la marine marchande. Aussi, dans ce grand nombre d'intérêts divergents, n'en prendrons-nous que deux pour étudier leurs prétentions et leurs demandes : l'intérêt de l'armement et de la construction. Armateurs et constructeurs sont les plus directement intéressés dans la question, et ce n'est que subsidiairement que la solution adoptée influera sur les autres industries.

Nous voulons surtout rechercher quelles sont les causes d'infériorité des chantiers français par rapport à ceux des autres nations, quelles mesures ont été proposées pour remédier à cette infériorité, si ces mesures ne peuvent pas se concilier avec l'intérêt des armateurs. Le navire doit être à bon marché, disent ces derniers, nous ne pouvons construire qu'à un prix élevé, répondent les constructeurs. Peut-on concilier ces deux propositions en apparence irréductibles ?

CHAPITRE II

HISTORIQUE

Dès les premiers moments où le commerce de l'armement s'est développé en France, les encouragements lui sont venus du Gouvernement. Depuis Colbert jusqu'à nos jours, l'on a toujours considéré comme une nécessité primordiale de soutenir la marine nationale dans sa lutte contre les pavillons concurrents, et si les moyens qu'on a employés pendant ces trois siècles ont beaucoup varié, le principe même de la protection est resté immuable. Ces moyens ont été fort nombreux, surtout au xix^e siècle, mais nous ne rappellerons ici que ceux qui ont eu pour but d'encourager spécialement l'industrie des constructions navales.

Colbert, dans sa grande œuvre de rénovation industrielle et commerciale du royaume, ne négligea point ce qui concernait la marine. Tout était à faire : le matériel manquait complètement.

En 1664, suivant l'expression du ministre lui-même, la France n'avait pas deux cents bâtiments raisonnables dans ses ports. Il attira par l'appât de salaires élevés les charpentiers hollandais qui formèrent nos ouvriers. Il promit aux armateurs qui mettraient des navires en chantier des primes considérables. Il fit dresser l'inventaire de nos richesses forestières ; pour en empêcher le gaspillage il publia l'ordonnance de 1669 sur les eaux et forêts (1). La protection fut complétée par des droits à l'importation sur les bâtiments de mer et par la prohibition d'exporter les bois entrant dans la construction des navires. Grâce à ces mesures, nos chantiers naissants acquirent rapidement une grande prospérité et jouirent bientôt d'une suprématie incontestable, sinon au point de vue du nombre, tout au moins au point de vue de la qualité. Si le chêne de France est d'un prix de revient notablement plus élevé que les bois du Nord et de la Baltique, sa supériorité est universellement reconnue, et nos charpentiers et calfats sont considérés comme les meilleurs du monde.

Cette législation se maintient pendant tout l'ancien régime, mais à la révolution, les guerres contre l'Angleterre vinrent révéler une rivale ma-

(1) LÉVEILLÉ. — Notre marine marchande, page 4.

ritime terrible qui avait grandi au détriment des Hollandais et à l'abri du monopole que lui procurait l'act de navigation de Cromwell. Pour se défendre contre les produits de la France et des pays du Nord, l'Angleterre avait décidé, en 1651, que seuls seraient anglais les navires construits sur son territoire, et, pour leur assurer du fret, avait interdit l'importation des marchandises sous un pavillon autre que le pavillon national. La Convention nationale suivit la voie qui lui était tracée. Le 1^{er} mars 1793, elle annula tous les traités de commerce qui subsistaient entre la France et les puissances ennemies, c'est-à-dire presque toute l'Europe. Le 3 juillet suivant, le représentant Marec proposait, au nom des comités de marine, de commerce et de salut public, un projet reproduisant l'act de Cromwell de 1651, qui devint la loi contenant l'acte de navigation du 21 septembre 1793. Cette loi disposait que les importations de denrées étrangères ne pourraient avoir lieu que « sous pavillon français ou sous le pavillon des crus, produits ou manufactures », en un mot, interdisait l'emploi du pavillon tiers. En outre, aux navires français était réservé d'une manière absolue le transport d'un de nos ports à l'autre des denrées et productions de la France ou de ses colonies.

En ce qui concerne l'industrie des constructions

navales, le monopole en était réservé aux chantiers français par l'article 2 qui portait : « Après le 1^{er} janvier 1794, aucun bâtiment ne sera réputé français, n'aura droit aux privilèges des bâtiments français, s'il n'a pas été construit en France, ou dans les colonies, ou autres possessions de France, ou déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi, ou confisqué pour contravention aux lois de la République... » La loi rendue en application de l'acte de navigation le 27 vendémiaire an II, étendait le principe jusqu'à ses plus extrêmes conséquences en stipulant, article 7 : « Un bâtiment étranger étant jeté sur les côtes de France ou possessions françaises, et tellement endommagé que le propriétaire ou assureur ait préféré de le vendre, sera, en devenant entièrement propriété française, et après radoub ou réparations, dont le montant sera quadruple du prix de vente du bâtiment, et étant monté par des Français, réputé bâtiment français » ; et article 8 : « Les bâtiments français ne pourront, sous peine d'être réputés bâtiments étrangers, être radoubés ou réparés en pays étranger si les frais de radoub ou réparations excèdent six livres par tonneau, à moins que la nécessité de frais plus considérables ne soit constatée par le rapport signé et affirmé par le capitaine et autres officiers du bâtiment, vérifié et approuvé par le consul ou autre officier de France, ou deux né-

gociants français résidant en pays étranger, et déposé au bureau du port français où le bâtiment reviendra ».

Si les nécessités résultant des guerres de la Révolution et de l'Empire firent bientôt sinon abandonner du moins atténuer dans de notables proportions les dispositions de l'acte de navigation concernant la prohibition du pavillon tiers, il n'en fut pas de même de la partie qui protégeait plus spécialement les constructeurs de navires, et les principes de l'acte du 21 septembre 1793 sont restés intacts jusqu'à la loi du 19 mai 1866. Entre ces deux dates, la protection accordée aux constructions navales ne s'est manifestée, d'une part, que par les restrictions imposées à l'exportation des bois de construction, d'autre part, que par les facilités plus ou moins grandes accordées à l'introduction en France des matériaux entrant dans la fabrication du navire.

La loi de 1791 avait maintenu la prohibition à l'exportation des bois à construire qui remontait à Colbert. L'ordonnance du 8 juillet 1834 et la loi du 2 juillet 1836 supprimèrent cette prohibition et la remplacèrent par des droits à l'exportation variant de 0 fr. 12 à 0 fr. 50 le stère pour les bois de pin et de sapin et portés au double pour les autres essences. Cette législation libérale amena les doléances des ports de mer qui se plaignirent hau-

tement du renchérissement des bois de construction. La loi du 6 mai 1844 porta le droit à 25 francs par stère. L'écart était considérable et cependant on alla jusqu'à demander un droit de 30 francs et même un retour à la prohibition.

Les constructeurs essayaient ainsi de défendre leur suprématie en ce qui concerne les bois de construction au moyen de droits à la sortie fort élevés. Au contraire, pour les machines à vapeur, la situation se présentait sous un jour tout différent. Par suite de la proximité des mines de fer et de houille, l'industrie métallurgique avait pris en Angleterre une grande extension, et si nos industriels pouvaient rivaliser avec leurs concurrents étrangers pour la bonne qualité et le fini de leurs produits, il n'en était pas de même en ce qui concerne le prix de revient. Aussi, dès que les appareils à vapeur commencèrent à prendre dans la marine une part prépondérante, les industriels français demandèrent à être protégés contre leurs concurrents étrangers, tandis que les armateurs réclamèrent la liberté d'acquérir les machines anglaises d'un prix notablement inférieur. Les intérêts des constructeurs et des armateurs se trouvaient pour la première fois directement en présence : la longue lutte commençait. La loi du 28 avril 1816 avait frappé les machines à vapeur d'un droit de 15 0/0 *ad valorem* que la loi du 28 avril

1818 avait porté à 30 0/0 pour les machines marines. Les constructeurs demandaient une élévation de ce droit dont les armateurs réclamaient la diminuation. En outre, l'article 5 de la loi du 5 juillet 1836 avait stipulé que les droits perçus à l'entrée sur les fontes employées à la fabrication des machines à feu seraient remboursés sur les machines d'une force de 100 chevaux au moins placées à bord des navires destinés à la navigation maritime. La loi du 6 mai 1844 chercha à concilier les prétentions opposées des deux parties par la transaction suivante : les machines étrangères, placées sur des navires français faisant la navigation internationale, entreraient en franchise de droits ; par compensation, les constructeurs français qui installeraient des machines à bord des navires affectés à la même navigation recevraient une prime de 33 0/0. Par contre, la faculté de remboursement des droits, édictée par la loi du 5 juillet 1836, était supprimée. Cette loi inaugurait le système de prime directe qui devait devenir en quelque sorte le régime régulier des industries maritimes.

On s'aperçut bientôt que le droit de 30 0/0, qui continuait de frapper l'introduction des machines autres que celles placées sur les navires affectés à une navigation internationale, n'était pas intégralement perçu par suite de l'introduction en

franchise de nombreuses pièces que l'on faisait passer pour des pièces de rechange. Aussi, la loi du 9 juin 1843 vint substituer la taxation au poids à la taxation à la valeur et frapper les machines marines d'un droit de 45 francs les 100 kilogrammes, ce qui représentait environ 27 0/0 de la valeur. Par suite, la loi du 11 juin 1843 décida que la prime allouée par la loi du 6 mai 1841 serait calculée d'après la quotité des nouveaux droits. Le développement continu de la navigation à vapeur vint réveiller les plaintes des armateurs, et, pour les apaiser, le Gouvernement déposa, le 31 mars 1847, un projet de loi autorisant l'entrée en franchise des fers en barres, du cuivre et du zinc bruts ou laminés, du lin et du chanvre, destinés à la construction ou à l'armement des bâtiments de mer. Le rapport déposé le 24 juillet 1847 ne put être discuté, les événements de l'année suivante ayant pour quelque temps relégué au second plan les dispositions d'ordre économique.

Dès lors, la protection accordée aux industries maritimes va changer complètement de caractère. La révolution libre-échangiste de 1860 va faire disparaître l'acte de navigation et les protections douanières, et la loi du 19 mai 1866, qui en est la conséquence directe, va offrir à la marine marchande la liberté la plus absolue. Déjà, lors de la guerre de Crimée, un premier pas avait été fait

dans cette voie par le décret du 23 octobre 1855 qui avait pendant trois années admis en franchise les matières entrant dans la construction des navires, et dont l'article 2 portait : « Pendant une année à partir de la date du présent décret, les droits à l'importation des navires étrangers seront établis ainsi qu'il suit : bâtiments de mer de toute sorte, à voiles ou à vapeur, admis à la francisation moyennant le paiement d'un droit de 10 0/0 de la valeur à déterminer par le comité consultatif des arts et manufactures. »

On sait comment l'empereur Napoléon III, usant des prérogatives que lui conférait l'article 3 du sénatus-consulte du 26 décembre 1852, annonça, par une lettre insérée dans le *Moniteur*, qu'un arrangement avait été conclu le 23 janvier 1860 entre son gouvernement et celui d'Angleterre. Cet accord supprimait les prohibitions et fixait pour les taxations un maximum de 30 0/0 *ad valorem*, réductible à 25 0/0 en 1864. Avant d'arrêter les taux définitifs du tarif, le Gouvernement jugea bon de faire faire auprès de tous les producteurs une grande enquête par les soins du conseil supérieur de l'agriculture, du commerce et de l'industrie. Dans les dépositions recueillies, les constructeurs de navires furent entendus, et, dans les dispositions qui suivirent l'accord du 23 janvier 1860, la prohibition qui remontait à 1793 fut

supprimée, et les navires anglais purent être introduits en France aux droits de 25 francs par tonneau pour le navire en bois et de 70 francs pour le navire en fer. Le droit sur les machines marines fut fixé à 20 francs par 100 kilogrammes. Les mêmes conditions furent étendues aux provenances de Belgique par le traité du 1^{er} mai 1861.

Le commerce de l'armement n'avait pas été compris dans la réforme de 1860. Les nécessités de la guerre de Crimée, le développement de la navigation à vapeur, les effets du tarif conventionnel pour l'introduction des bâtiments de mer avaient amené une situation assez délicate pour la marine marchande, et les plaintes étaient fort nombreuses. Le conseil supérieur du commerce fut alors chargé, en 1862, d'une grande enquête, où l'on devait entendre constructeurs et armateurs sur tous les points qui touchaient au commerce maritime. L'enquête dura près de deux ans, et ce n'est qu'à la fin de 1864 que le conseil arrêta ses propositions dans ces termes, en ce qui concerne spécialement l'industrie des constructions navales :

« Le conseil se prononce à l'unanimité pour la francisation en franchise complète de droits des bâtiments de mer construits à l'étranger, soit en bois, soit en fer, à voiles ou à vapeur, y compris toutes les pièces du gréement et de l'armement,

ancres, chaînes, câbles, voiles, chaudières, machines, etc. Quelle que soit la destination de ces bâtiments, il est entendu que la franchise de droits s'appliquera aussi aux parties détachées de la coque, de l'armement et du gréement, aux pièces de rechange, aux chaudières et machines introduites séparément pour être mises à bord d'un bâtiment de mer quelconque francisé, construit ou réparé en France.

« Se prononce également à l'unanimité pour l'admission en franchise temporaire de droits, aux conditions édictées par le décret du 15 février 1862, de toutes les matières premières destinées à la construction de la coque et des pièces de l'armement ou du gréement des bâtiments de mer de toute espèce ; les parties de la coque, du gréement et de l'armement, telles que ancres, chaînes, chaudières, machines motrices ou autres complètes, ou en pièces détachées, seront admises en franchise temporaire de droits, à condition qu'elles seront établies identiquement à bord des bâtiments de mer.

« Emet ensuite l'avis que l'admission en franchise temporaire, sur la demande des constructeurs, des matières premières et des parties séparées de la coque, du gréement et de l'armement des bâtiments de mer, et la francisation des bâtiments construits à l'étranger en franchise de

droits devront être appliquées successivement et non simultanément. »

Ces conclusions servirent de base à un projet de loi soumis au corps législatif, le 28 mars 1865. Ce texte fut l'objet d'une discussion assez vive, mais fut finalement adopté par 202 voix contre 28 et devint la loi du 10 mai 1866. D'après l'article 1^{er} de cette loi, tous les objets entrant dans la construction, le gréement, l'armement et l'entretien des bâtiments de mer étaient admis en franchise à condition que l'emploi en fût justifié dans le délai d'un an à partir de l'introduction. Un règlement d'administration publique du 8 juin suivant vint régler les conditions d'introduction et de mise en œuvre des matières admises en franchise. De plus, l'introduction des navires étrangers était soumise à un simple droit de 2 francs par tonneau de jauge. Par contre, la prime établie par les articles 1 et 2 de la loi du 6 mai 1841 était supprimée. Un amendement de Pouyer-Quertier, proposé dans l'intérêt des métallurgistes et des fabricants de toiles à voiles, proposait d'accorder aux constructeurs employant des produits fabriqués français une prime de 8 0/0, représentant le montant des droits perçus sur les matières premières. Il fut rejeté. En ce qui concerne spécialement le commerce de l'armement, la suppression des droits de tonnage et des sur-

taxes de pavillon lui retirait toute protection.

Les nouvelles dispositions ne furent pas sans faire naître de nombreuses plaintes, qui trouvèrent un écho dans l'interpellation développée devant le corps législatif en 1868, au sujet des dispositions à prendre en vue de la dénonciation du traité de 1860. Le Gouvernement, violemment attaqué, donna l'assurance que, tout en persévérant dans sa politique économique, il apporterait tous les ménagements nécessaires pour faciliter la transition de l'ancien régime au nouvel état de choses.

Il fut, cependant, obligé d'accepter une demande d'enquête qui fut confiée à une commission du corps législatif. L'enquête, commencée le 28 mars 1870, fut interrompue par la déclaration de la guerre avec la Prusse.

Après le traité de Francfort, la situation n'était plus la même. Il fallait trouver les cinq milliards d'indemnité, et pour payer cette énorme rançon, tous les impôts devaient être mis à contribution. L'élévation des droits de douanes présentait ainsi un caractère plus fiscal que protectionniste. Cependant, les principes de liberté économique étaient, sinon éclipsés, du moins laissés dans l'ombre, et la présence de Thiers et de Pouyer-Quertier à la tête du Gouvernement était un signe certain du réveil des idées de protection. Aussi,

dès 1871, le projet de budget de cet exercice proposait de frapper tous les navires d'un droit de quai de 1 franc par tonneau, mesure purement fiscale, mais permettait, en outre, au chef du pouvoir exécutif de rétablir, par de simples arrêtés, les surtaxes d'entrepôt et de pavillon. Si l'on n'allait pas plus avant dans cette voie, c'est qu'on était lié envers les nations étrangères par les stipulations des traités de commerce. Mais la commission alla plus loin, et la loi du 30 janvier 1872 était un retour très net aux anciennes idées. Elle abrogeait les articles 1, 3 et 5 de la loi de 1866 et rétablissait les surtaxes de pavillon et d'entrepôt. En ce qui concerne les navires précédemment admis au simple droit de francisation de 2 francs par tonneau, elle disposait :

« Les droits à l'importation des bâtiments de mer sont fixés comme suit :

« *Bâtiments gréés et armés.* — A voiles, en bois, par tonneau de jauge, 40 francs ; à voiles, en bois et fer, 50 francs ; à voiles, en fer, 60 francs ; à vapeur, droits ci-dessus augmentés du droit afférent à la machine.

« *Coques de bâtiments de mer.* — En bois, par tonneau de jauge, 30 francs ; en bois et fer, 40 fr. ; en fer, 50 francs (1). »

Lors de la discussion, M. Bethmont avait pré-

(1) Article 5.

conisé la protection au moyen de primes. Ce système ne fut pas accepté, mais va bientôt reparaître et s'introduire définitivement dans nos lois. Une disposition additionnelle de M. Javal proposait de renvoyer l'application de la loi au jour où l'on aurait recouvré toute liberté par suite de la dénonciation des traités de commerce. Cette proposition fut repoussée sous le prétexte qu'il était inutile de faire une loi et de stipuler dans le même texte qu'elle ne serait pas appliquée. Ce raisonnement était fort juste, mais les faits allaient suffire pour frapper de caducité la loi du 30 janvier 1872 avant même son exécution.

En effet, un traité passé avec l'Autriche et qui ne venait à expiration que le 1^{er} janvier 1877, accordait aux navires de ce pays l'assimilation des pavillons et l'introduction au simple droit de francisation de 2 francs par tonneau. Notre commerce maritime avec ce pays était des plus restreints, pour ne pas dire nul, et cependant les négociations engagées pour modifier le traité de navigation échouèrent complètement. Le Gouvernement austro-hongrois était, en effet, poussé dans son opposition par les puissances étrangères, et, en particulier, l'Allemagne, qui, n'ayant pas de traités de navigation spéciaux passés avec nous, jouissaient cependant des mêmes avantages par suite de la clause de la nation la plus favorisée. Devant cet

échec, le nouveau Gouvernement qui s'était constitué après la chute de Thiers, et qui ne partageait pas toutes les idées économiques de ce dernier, demanda l'avis du conseil supérieur du commerce réorganisé, sur le point de savoir si la loi du 30 janvier 1872 devait être maintenue. Le 21 juin 1873, le conseil adopta la résolution suivante :

« Le Conseil supérieur, considérant que l'article 1^{er} de la loi du 30 janvier 1872 est inapplicable, en demande l'abrogation ; mais, considérant aussi que la prospérité de la marine marchande se lie, d'une façon intime, aux intérêts de notre marine nationale, émet le vœu que le Gouvernement fasse étudier, par une commission spéciale et compétente, les moyens les plus efficaces de venir en aide à cette industrie. »

20 voix sur 46 se prononcèrent pour le maintien des surtaxes de pavillon (1). Ces dispositions furent ratifiées par la loi du 28 juillet 1873, qui abrogea les articles 1 et 2 de la loi du 30 janvier 1872, c'est-à-dire abolit les surtaxes de pavillon. L'article 5, qui avait stipulé des droits variant de 40 à 60 francs, à l'importation des bâtiments de mer, était maintenu, mais en vertu des tarifs conventionnels, ce droit ne fut jamais perçu, et la loi du 17 mars 1879 rétablit le droit de 2 francs par

(1) AMÉ. — Tome II, page 326.

tonneau et la franchise pour les matières entrant dans la construction du navire à charge de justification dans le délai d'un an.

L'enquête, demandée par le conseil supérieur du commerce, fut confiée à une commission extra-parlementaire où tous les intérêts étaient représentés. Cette commission, dont le rapporteur fut Dupuy de Lôme, aboutit aux conclusions suivantes : maintien du régime existant, c'est-à-dire abandon des surtaxes de pavillon et des droits à l'importation des navires. Par contre, les armateurs seraient protégés par une prime à l'armement, et les constructeurs par une prime à la construction. Ces primes, dont on a vu un essai restreint en ce qui concerne les machines à vapeur dans la loi de 1844, qui avaient souvent été proposées dans les discussions des commissions et du parlement, font ainsi leur première apparition officielle, et ce système, remanié sur différents points, va devenir le régime normal de la marine marchande et se continuer jusqu'à nos jours.

C'est en s'inspirant de ces propositions, que M. Le Cesne déposa, en 1876, une proposition de loi qui est devenue la loi du 29 janvier 1881. Cette loi accorde aux constructeurs de navires, en compensation des charges imposées par les tarifs de douanes, une prime à la construction établie par

tonne de jauge brute et par 100 kilogrammes de machines. Par contre, l'entrée en franchise des matières premières à charge de justification de l'emploi dans le délai d'un an est supprimée. Le commerce d'armement obtient une prime à la navigation par tonneau de jauge et 1.000 milles parcourus. Cette prime est réduite de moitié pour les navires construits à l'étranger. Une surprime de 15 0/0 est accordée aux navires construits sur des plans approuvés par le ministère de la marine. Ce n'est pas le lieu de s'étendre sur cette loi et d'en rechercher les résultats : ici, nous quittons l'histoire pour entrer dans l'étude de la législation actuellement en vigueur. Ces primes, qui étaient accordées pour une période de dix ans, furent prorogées pour une période d'un an par la loi du 31 juillet 1890. Cette loi supprima, pour la durée de la prorogation, la demi-prime à la navigation pour les navires de construction étrangère. Le parlement n'ayant pu, en temps utile, voter les mesures nécessaires, la loi de 1881, modifiée par la loi de 1890, fut encore prorogée, d'abord jusqu'au 31 juillet 1892, par la loi du 25 janvier 1892, et ensuite jusqu'au 31 janvier 1893, par la loi du 20 juillet 1892.

Lors du premier renouvellement, un député, M. Chiché, avait proposé des mesures plus que radicales, puisqu'il ne réclamait rien moins que

le retour à la loi de 1793. Nul navire de construction étrangère ne pouvait être francisé, et l'équipage devait être, en totalité, de nationalité française. Son rigorisme s'atténuait un peu en ce qui concerne les marchandises, car il se contentait d'une surtaxe de pavillon de 10 francs par tonneau.

La loi du 30 janvier 1893 maintint, avec quelques modifications pour dix nouvelles années, la législation de 1881, mais apporta un changement profond sur un point ; elle maintint, à titre définitif, la suppression de la demi-prime à la navigation votée provisoirement, en 1890. Ce vote ouvrait une nouvelle phase d'antagonisme entre les armateurs et les constructeurs ; toutes les autres dispositions de la loi disparaissaient devant ce point unique, et, dès sa promulgation, la loi était fortement attaquée.

Trois ans nous séparent encore du terme d'application de la nouvelle loi, et déjà les projets de réformes ont été discutés et même déposés devant le Parlement. Dès le 30 avril 1898, la commission des armements du conseil supérieur de la marine marchande adoptait un vœu tendant à un retour au régime de la demi-prime. C'est aussi à un système analogue que s'est ralliée la commission extraparlamentaire, chargée d'étudier les moyens de venir en aide à la marine marchande, créée par

le décret du 9 février 1897, à la suite d'une résolution votée par la Chambre des Députés, le 1^{er} décembre précédent. Ce sont les dispositions adoptées par cette commission sur le rapport de M. Estier, qui ont fait l'objet du projet de loi du 14 novembre 1899, soumis, à l'heure actuelle, aux délibérations de la Chambre des Députés.

DEUXIÈME PARTIE

Des conditions de production du navire.

CHAPITRE PREMIER

INFLUENCE DU PRIX DE REVIENT DES NAVIRES

L'armement maritime tend, de nos jours, à se spécialiser. Autrefois, l'armateur était en même temps négociant et ne possédait des navires que pour transporter ses marchandises. Sa flotte était, en quelque sorte, un prolongement de ses comptoirs, et tout capitaine devait joindre, à ses qualités nautiques, de sérieuses connaissances commerciales. Il devait se charger de la cargaison et la vendre aux meilleures conditions, parfois même rechercher le marché le plus favorable. Aujourd'hui, les fonctions commerciales et maritimes sont distinctes. L'armateur est un simple entrepreneur de transport, qui se charge uniquement

de porter la marchandise d'un point à un autre. Cela est vrai pour les grandes entreprises à départs fixes, exploitant des lignes à itinéraires déterminés à l'avance ; cela devient de plus en plus vrai pour le nombre, chaque jour plus restreint, des armateurs individuels qui ne font plus que louer leurs navires et les services de leur équipage.

Toute considération d'influence économique ou politique n'entre plus en compte, et l'armateur ne recherche plus que le fret rémunérateur. Chaque transport effectué doit lui laisser un certain bénéfice, et il ne peut plus, comme autrefois, obtenir sur le prix de vente de la marchandise ce qu'il perdait sur le coût de transport. Devant la concurrence toujours grandissante, il doit rechercher à effectuer les transports à un prix minime, encore suffisant cependant pour faire prospérer son entreprise. Dans ce prix, deux éléments sont à considérer, le navire et l'équipage. Les frais occasionnés par le recrutement du personnel n'ont qu'une importance restreinte. Les sacrifices ne varient guère : la coutume, et, dans certains pays comme la France, une réglementation très stricte des droits et des obligations de chacun, tendent à fixer, pour un temps assez long, les salaires à un taux modéré. Il n'en est pas de même du navire : c'est pour l'armateur l'outil indispensable à son

commerce ; tous ses soins doivent tendre à payer cet outil le moins cher possible.

Dans aucun commerce, le prix de revient de l'outil n'a une plus grande importance. Si l'armateur n'a pas assez de capitaux disponibles, il devra emprunter pour faire construire ou acheter un navire. Or, en raison des risques encourus, du peu de facilité de réaliser rapidement, en cas de besoin, la créance, les opérations de crédit maritime se calculent toujours à un taux notablement plus élevé que la moyenne des affaires courantes. Malgré l'application, au navire, de la législation hypothécaire, les prêteurs hésitent à risquer leurs capitaux dans les affaires maritimes. Ces affaires présentent, en effet, de sérieux aléas ; de plus, on est encore peu familiarisé avec la marine. La mer semble, à beaucoup de gens, plus terrible qu'elle ne l'est réellement : on hésite à lui confier sa vie et même sa fortune. Les institutions de crédit maritime sont encore à créer, et l'armement ne trouve quelquefois les capitaux dont il aurait besoin qu'à des taux fort coûteux. Le navire à bon marché, c'est pour l'armateur la possibilité de ne pas recourir au crédit, de ne pas payer de gros intérêts pour une affaire qui laissera peut-être d'assez beaux bénéfices, mais combien aléatoires.

En raison des risques qui sont inhérents au commerce de mer, il y a nécessité, pour celui qui

s'y livre, à conjurer, dans la mesure du possible, les mauvaises chances qui peuvent subvenir. De tout temps, l'armateur a dû chercher à se préserver de la « fortune de mer ». C'est, en matière de commerce maritime, que l'assurance a pris naissance, et, aujourd'hui encore, nos lois ne réglementent que ce genre de contrat. Si, de nos jours, l'assurance a envahi tous les autres domaines, elle n'a rien perdu de son empire pour les choses de mer, et l'armateur ne laisse partir son navire qu'après l'avoir assuré contre les sinistres qui peuvent l'assaillir.

Il est difficile de fixer un taux courant pour les assurances maritimes. La prime varie suivant le genre de navigation, suivant la nature de la cargaison, suivant les lieux parcourus, parfois suivant la confiance qu'on accorde à ceux qui montent le navire, suivant surtout la qualité et l'âge du bâtiment. C'est l'élément le plus important dans le calcul de la prime, et, à cet effet, des institutions spéciales se sont créées pour suivre la construction des navires et pour les coter d'après la nature des matériaux mis en œuvre. Ces cotes qui sont d'un usage courant en matière maritime, sont surtout affectées par l'âge du navire, et, au bout d'une vingtaine d'années, l'assureur demande des primes de plus en plus élevées. Dans tous les cas, la prime est fixée à un tant pour

cent de la valeur du navire et là encore le bon marché du prix de revient influe dans des proportions considérables sur le coût du prix de transport.

Un des facteurs les plus importants à considérer par l'armateur, est enfin la prime d'amortissement. Le navire est un outil qui s'use rapidement et qui, au bout d'une vingtaine d'années, a perdu une partie appréciable de sa valeur. C'est environ à cet âge que les navires sont déclassés dans les registres du Lloyd ou du Veritas, pour ces cotes qui servent à fixer le taux de l'assurance. S'il s'agit d'un steamer, il faut prévoir des changements de chaudières ; il en résulte que, sans parler d'une autre cause qui vient encore diminuer la période utile d'exploitation d'un navire, l'armateur doit toujours envisager le remplacement hâtif de son navire, et prévoir un taux d'amortissement relativement assez élevé. Dès lors, une différence dans le prix de revient du navire aura une influence considérable sur l'annuité du remboursement. Prenons l'exemple de deux navires cités par M. Daymard à la commission extraparlémentaire (1).

Soit d'abord un voilier de 2.500 tonneaux de jauge brute dont le prix de revient serait de

(1) Compte rendu des travaux de la Commission extra parlementaire, page 253 et suivantes.

562.500 francs en Angleterre et de 812.500 francs en France. L'amortissement est supposé porter sur vingt-cinq ans au taux de 4 0/0. Pour un navire acheté en Angleterre, les frais d'amortissement ne sont annuellement que de 22.500 francs au lieu de 32.500 francs pour un navire construit en France, soit une différence de 31 0/0 représentant 4,36 0/0 des frais annuels d'exploitation évalués par M. Daymard à 229.005 francs.

Pour un vapeur de même tonnage, l'amortissement se faisant en vingt ans, et le navire devant subir deux changements de chaudières, le taux s'élève à 6 0/0. Le prix de revient étant de 1.125.000 francs pour le navire sorti des chantiers français et de 725.000 francs seulement pour celui venant d'Angleterre, il en résulte que les frais d'amortissement sont respectivement de 67.500 et de 43.500, soit une différence de 32,56 0/0 représentant 5,69 0/0 des frais d'exploitation s'élevant à 422.142 francs.

Le taux fort élevé de l'amortissement dans l'armement maritime provient surtout de la brièveté des services que peut rendre un navire. Cette brièveté est encore accrue par la transformation incessante du matériel naval. Cette transformation est-elle achevée, ou tout au moins se continuera-t-elle moins rapidement que dans la seconde moitié du *xix^e* siècle ? On peut le supposer, et cependant nul

ne peut dire qu'une nouvelle découverte scientifique ne viendra pas encore modifier l'état de choses actuel. Si l'on se reporte à cinquante ans en arrière, et que l'on considère le chemin parcouru, on voit au point de départ la vieille frégate à voiles et en bois, à la marche toujours lente et souvent contrariée par les vents, au point d'arrivée le puissant navire en acier au tonnage quintuple, à la vitesse triplée, desservant à jour fixe des lignes régulières.

Entre les deux termes, il y a eu de nombreuses stations intermédiaires, mais les arrêts ont été de courte durée. Le navire en bois bordé de cuivre, qui était la règle générale en 1850, a été vite remplacé par le navire en fer. La rigidité de ce métal permettait l'allongement des coques, et, par suite, une augmentation sensible du tonnage. Le déplacement augmentant, on ajouta aux voiles des machines auxiliaires et le système des navires mixtes semblait alors la solution de l'avenir. Il permettait d'économiser le charbon dont le prix de transport n'a point été encore abaissé, et cependant rendait le navire indépendant des courants et des vents contraires.

Ce système, si vanté alors, et pour l'adoption duquel plusieurs armateurs transformèrent à grands frais leurs flottes, devait à peine durer quelques années. L'enquête de 1862 avait préco-

nisé les navires mixtes : celle de 1870 avait déjà vu leur disparition, non sans ruines pour les armateurs. La navigation à vapeur prend alors décidément l'avantage sur sa rivale, et comme le prix de revient du combustible est encore fort élevé, les recherches se portent vers le perfectionnement des chaudières marines. On cherche, tout en diminuant la consommation de charbon, à maintenir et même à augmenter la vitesse.

Bientôt, les mêmes raisons qui avaient substitué le fer au bois vont faire abandonner ce métal pour l'acier, dont les propriétés sont mieux connues, que l'on a appris à travailler, et dont les découvertes récentes ont diminué le prix de revient dans des proportions considérables. Ce changement, qui remonte à environ une vingtaine d'années, n'a pas clos la série des progrès dans l'art de la construction. Les petits navires disparaissent ou sont relégués dans la navigation de cabotage, les lignes régulières, encouragées par les gouvernements, se développent. Leurs services sont assurés par des paquebots dont le tonnage et la vitesse augmentent chaque jour. Tous les efforts sont tournés vers le perfectionnement des chaudières. L'hélice a remplacé la propulsion à aubes ; la vieille machine à vapeur est devenue la « compound », puis la machine à triple et à quadruple expansion. On a cherché à réaliser une

combustion plus complète, car la vitesse n'est obtenue qu'au prix d'une augmentation de charbon considérable. On sait, en effet, que la dépense croît avec la vitesse comme le cube de ces vitesses.

Personne ne peut dire cependant où l'on s'arrêtera dans cette voie, les compagnies desservant le même parcours tenant à honneur de battre leurs rivales. Les traversées deviennent de véritables courses, des « records », et l'attrait des paris ouverts diminue pour les voyageurs la durée du voyage réduite pourtant à quelques jours.

Enfin, une autre cause de dépenses et de renouvellement de matériel, est l'adaptation plus étroite du navire à sa cargaison. Pour un grand nombre de marchandises, on apporte au bâtiment des modifications, des installations particulières. Pour le transport du pétrole, on crée les navires-citernes; pour le transport des produits alimentaires et en particulier des viandes abattues, les cales se transforment en vastes appareils frigorifiques.

Ce changement de matériel si complet et si rapide n'a pas été sans occasionner de nombreuses déconvenues, et parfois les bénéfices obtenus n'ont pas suffi à compenser les sacrifices consentis. C'est là une des causes de la situation précaire du commerce d'armement, et l'on ne peut pour-

tant pas dire que les armateurs sont aujourd'hui au bout de ces sacrifices. Qui sait si une découverte prochaine ne transformera pas encore l'architecture navale? Qui sait si l'application d'un nouvel agent naturel ne révolutionnera pas une fois de plus la navigation maritime?

Une dernière considération vient enfin plaider la cause du navire à bon marché. Lorsqu'un navire faisant le service d'une ligue régulière vient à périr, sans attendre le règlement des indemnités d'assurances, il faut pouvoir le remplacer le plus rapidement possible, pour ne pas laisser au fret le temps d'emprunter les ligues concurrentes. Parfois, pour profiter de circonstances exceptionnelles, il faut pouvoir offrir immédiatement au commerce les moyens de transport qui lui font défaut, et si l'entreprise semble lucrative, sa durée n'est souvent rien moins qu'assurée; l'armateur hésite dès lors à acheter, à un prix élevé, un navire qui, dans quelques mois, ne lui rendra plus de services. Le commerce maritime exige de promptes décisions, mais l'on ne veut pas encourir de trop grands risques par une résolution trop hâtive. On a cité ces jours derniers l'exemple de la ligue de Madagascar, dont le service avait été presque monopolisé par les envois de matériel pour le compte du gouvernement français. Le commerce de Marseille s'est plaint de ne plus pouvoir écouler ses

marchandises. C'était une occasion pour les armateurs de faire concurrence aux Messageries et de profiter de cet afflux momentané de fret. Pour profiter de cette occasion, il fallait pouvoir se procurer rapidement et à des prix modérés les bâtiments nécessaires.

Les prix élevés d'achat de navires éloignent enfin du commerce maritime les fortunes modestes, et même on pourrait presque dire les initiatives individuelles. L'accroissement du tonnage a élevé dans des proportions considérables les mises dehors de ceux qui veulent se livrer au commerce de mer. On a bien proposé à tous ces petits capitalistes de ne point devenir propriétaires, mais simples locataires du navire qu'ils exploiteraient, mais la mesure n'est pas sans provoquer de nombreuses difficultés, et ne produira point les effets de l'ancien système, où la même personne était à la fois propriétaire et armateur de son navire, et propriétaire de la cargaison.

On comprend ainsi facilement l'intérêt capital qu'ont les armateurs à se procurer, dans les conditions les plus avantageuses, le navire qui est l'outil indispensable à leur commerce. Intérêts élevés des capitaux engagés, amortissement coûteux par suite de l'usure rapide du navire et des transformations successives du matériel, tout concourt à augmenter les frais d'exploitation de l'ar-

mateur. Si l'on ajoute le prix élevé auquel revient aujourd'hui le navire armé pour le commerce moderne, les risques encourus par suite de la fortune de mer, et le taux élevé des primes d'assurances qui couvrent ces risques, on voit qu'il faut être déjà riche pour se livrer au commerce maritime. Même les grandes sociétés de navigation ont à faire face à de lourdes charges, et doivent dès lors chercher à diminuer, le plus possible, leurs frais d'exploitation. Nous avons vu qu'un des facteurs les plus importants de ces frais était le prix de revient du navire lui-même, qu'une différence sur le prix d'achat avait sa répercussion sur presque tous les chapitres, et que, par suite, il n'y a rien d'extraordinaire à ce que toutes les demandes des armateurs se réduisent à celle-ci : « Permettez-nous de nous procurer le navire à bon marché », puisque, en définitive, cette demande est pour eux la condition de vie de leur commerce.

CHAPITRE II

LES CHANTIERS MARITIMES

On a vu quelle importance capitale présentait pour les armateurs le bon marché du navire, et qu'il y avait là une condition indispensable de leur commerce. Où vont-ils s'adresser pour trouver les prix d'achat les plus avantageux ? Depuis de longues années, l'Angleterre semble avoir un quasi-monopole pour les constructions maritimes. Ce pays a, en effet, une supériorité incontestable dont nous examinerons plus loin les causes pour tout ce qui concerne l'architecture navale, et c'est à lui que les autres nations demandent l'augmentation de leurs flottes, quand leurs propres ressources sont insuffisantes. Seuls ou presque seuls, les chantiers anglais produisent pour l'exportation, et, par suite des conditions avantageuses faites aux acheteurs, les commandes affluent dans les ports du Royaume-Uni.

La France exporte bien quelques navires sortant de ses chantiers, mais cette production,

d'ailleurs assez restreinte, concerne surtout la marine de guerre. Nous verrons que nos ateliers conservent sur ce point leur ancienne clientèle, sinon par le bon marché, tout au moins par la qualité de leurs produits. Mais en ce qui concerne la marine marchande, non seulement nous ne travaillons pas pour l'étranger, mais encore nous sommes tributaires de l'Angleterre. Notre situation est à peu près la même que celle de l'Allemagne qui construit sa propre flotte et vend aux autres nations quelques unités de guerre. Mais les chantiers allemands ont pris, ces derniers temps, une telle extension, qu'ils suffisent presque à subvenir aux commandes de leur marine sans cesse grandissante, et que peut-être verra-t-on dans quelques années la lutte commerciale déjà ouverte sur plusieurs points entre l'Allemagne et l'Angleterre, gagner l'industrie des constructions navales.

Mais comme il serait téméraire de vouloir, surtout en ces matières, prédire l'avenir, c'est la situation présente que nous envisagerons, en recherchant la part de chaque nation dans le développement de ses ressources maritimes. Une vue d'ensemble permet de résumer en quelques traits la production actuelle. En Europe, l'Angleterre, maîtresse incontestée dans cette industrie, construit tous les éléments d'une flotte militaire

et marchande suffisante pour lui assurer la domination des mers, et fournit même aux autres nations les navires qui leur font défaut ; l'Allemagne, dont les constructions maritimes font des progrès rapides, cherche à se subvenir à elle-même et à chasser de son marché les produits britanniques ; la France voudrait conserver son ancienne place maritime, mais si les sacrifices consentis lui permettent de tenir le deuxième rang des puissances militaires, sa flotte commerciale semble déchoir, et, sans les commandes de l'Etat, ses chantiers risqueraient d'être complètement abandonnés. Les autres nations ne recherchent qu'un but : subvenir à leurs besoins par leurs seuls moyens, entretenir leurs flottes avec leurs seules ressources.

Dans le Nouveau-Monde, les Etats-Unis d'Amérique prennent pour exemple l'ancienne métropole, et désireraient venir faire concurrence aux nations transatlantiques. En Extrême-Orient enfin, le Japon voudrait pouvoir construire dans ses ports une flotte suffisante pour lui assurer l'hégémonie maritime des mers de Chine, mais ses progrès en architecture navale ne semblent pas être des plus rapides et ne pas aller sans tâtonnements.

Ainsi donc, deux pays en Europe doivent attirer l'attention, l'Angleterre et l'Allemagne, mais

comme les progrès de ces nations ne sont surtout intéressants que par rapport aux nôtres, c'est par l'étude des chantiers français que nous commencerons cette revue des constructions navales.

Lors de l'ancienne marine à voiles et en bois, la France jouissait, parmi les puissances maritimes, d'un grand renom pour la construction de ses navires. Certes, les pays du Nord et le Canada construisaient à meilleur compte, et déjà l'on réclamait des mesures de protection contre ces produits à bon marché ; mais ces bâtiments valaient juste ce qu'ils coûtaient, et lorsque l'on désirait un bon navire, les prix des chantiers anglais et des chantiers français étaient à peu près les mêmes. Les côtes de la France étaient ainsi couvertes d'établissements prospères, et, le tonnage restreint des navires ne nécessitant pas d'installations coûteuses ni de grands frais d'outillage, il n'était pas besoin de capitaux considérables pour se livrer à la construction navale. Le développement de la jauge, la substitution du fer et de l'acier au bois, a révolutionné cette industrie ; les chantiers ont dû s'établir à proximité des matières premières, et les modestes cales d'autrefois ont dû céder la place à de véritables arsenaux couvrant des hectares entiers et dont l'outillage indispensable représente des capitaux considérables. Les anciens chantiers ont dû disparaître

ou se contenter de la construction des navires de pêche et des réparations. Ils ont été remplacés par de puissantes sociétés financières faisant appel au crédit public pour couvrir les frais élevés de leur exploitation.

Trois de ces sociétés ont surtout joué un rôle prépondérant sous ce nouveau régime. C'est d'abord la société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, fondée en 1856, par la réorganisation de la société Simons, Behic et Cie, qui possède deux groupes d'établissements à La Seyne et à Gravelle près du Havre. Le premier est le plus important ; il s'étend sur une superficie de 17 hectares, possède 10 cales de construction et occupe 3.500 ouvriers en moyenne. Les ateliers de Gravelle n'emploient que de 2.500 à 3.000 hommes en moyenne. Ces établissements lancent à peu près tous les genres de navires. Ils reçoivent d'abord des commandes de l'Etat, construisent des navires de guerre ou des pièces séparées d'armement. La marine marchande leur demande en outre tous les types dont elle fait emploi depuis le paquebot rapide jusqu'au cargo-boat. Après le vote de la loi de 1881, deux nouvelles sociétés furent créées sur la Loire et la Gironde, remplaçant les anciens établissements Babin et Bichon. La société des ateliers et chantiers de la Loire, qui date du 19 avril 1881, est établie à Saint-Nazaire et

produit elle aussi à la fois pour la marine de guerre et pour les armateurs. Elle occupe 2.500 ouvriers. A Bordeaux, les chantiers et ateliers de la Gironde, fondés en 1882, semblent vouloir se spécialiser dans la construction du navire de guerre, et encore leur situation sur un fleuve loin de la haute mer leur interdit la production des cuirassés de fort tonnage. Leurs 550 ouvriers mettent sur chantiers des croiseurs, des torpilleurs et contre-torpilleurs.

Ces trois sociétés ont depuis 1881 distribué les dividendes suivants :

Années	Forges et chantiers de la Méditerranée	Chantiers et ateliers de la Gironde	Ateliers et chantiers de la Loire
1881	37,50	0	0
1882	30	0	7,80
1883	25	0	0
1884	25	0	0
1885	30	0	0
1886	32,50	0	0
1887	35	0	0
1888	35	0	0
1889	35	30	0
1890	37,50	30	0
1891	35	30	25
1892	25	30	25
1893	25	30	30
1894	25	30	32,50
1895	25	30	32,50
1896	27,50	30	32,50
1897	30	30	32,50
1898	35	30	32,50
1899	35	30	40

Un second groupe de chantiers de construction est formé par les ateliers où les compagnies de

navigation à services subventionnés construisent et entretiennent leur matériel. Il est peut-être exagéré de parler de groupe, puisqu'un seul établissement conserve aujourd'hui ce caractère d'entreprise privée. Mais, jusqu'à cette année, les deux grandes compagnies chargées d'assurer les services maritimes postaux possédaient des chantiers pour la construction et la réparation de leurs flottes. La compagnie des Messageries maritimes exploitant surtout les lignes ayant pour point de départ Marseille a ses ateliers à la Ciotat près de ce port. La Compagnie transatlantique, dont les navires parcourent plus particulièrement les routes de l'Océan, avait un établissement auprès de Saint-Nazaire, à Penhoët, consacré presque exclusivement à ses besoins personnels, puisqu'elle n'aurait construit qu'un voilier et un croiseur pour la marine de guerre. Ces chantiers d'ailleurs viennent d'être complètement réorganisés. Ils ont été cédés à une société nouvelle formée au capital de 8 millions et qui doit entreprendre des travaux pour le compte de tout venant, aussi bien de l'Etat que des particuliers. L'Assemblée générale de la Compagnie transatlantique du 21 avril 1900 a autorisé cette cession moyennant une somme de 7 millions payée en actions de la nouvelle société. De plus, cette dernière se charge pendant quinze ans, à des conditions avantageuses, des travaux de

construction et d'entretien du matériel de la compagnie.

Un troisième groupe est formé par les sociétés de formation récente ou en voie de création. C'est d'abord la société des Ateliers et chantiers de France fondée à Dunkerque l'année dernière et qui a obtenu la concession de terrains domaniaux. Les travaux d'appropriation et d'outillage sont poussés avec activité et la mise en exploitation ne tardera guère. Un projet de cette compagnie est à noter spécialement. Elle s'engage à ne point solliciter de commandes de l'Etat et veut se consacrer à la construction du navire de commerce, du cargo-boat, à l'exclusion du navire de guerre. Dans ce but, au lieu de confier la direction de ses services techniques à des ingénieurs empruntés aux établissements militaires, elle a fait appel aux services de M. Henry Boyd, l'ancien directeur de la « London and Glasgow Shipbuilding Company », qui a pu se perfectionner dans ce genre de construction si répandu en Angleterre. A Calais, une société vient d'être formée, mais la période d'exploitation n'est pas encore ouverte. A l'embouchure de la Seine, à Rouen, les anciens Ateliers et chantiers de Normandie qui avaient été obligés de liquider leur situation ont été réorganisés à Grand-Quevilly le 10 août 1898, au capital de 1.420.000 francs et ont recommencé à construire les voiliers en acier

dont ils se sont fait pour ainsi dire une spécialité. Sur la basse Loire, nous trouvons les Chantiers de la Loire qui possèdent 3 cales de construction et qui construisent surtout des voiliers de 3.000 tonnes et des vapeurs de tonnage un peu moindre. Une société anonyme au capital de 1.500.000 francs vient de se constituer à Chantenay-sur-Loire sur un terrain de plus de 3 hectares sur lequel on élèvera trois cales de construction pour des navires de 120 mètres. A Bacalan, près Bordeaux, les Chantiers maritimes de Bordeaux fondés au mois d'août 1899, ont déjà commencé à construire des voiliers en acier de 3.200 tonnes de portée. A Cette, la puissante usine du Creusot a demandé, dans une situation des plus favorables, à la tête de ligne de trois voies ferrées, une concession de 370 hectares dans les étangs des Eaux-Blanches et d'Ingril, pour y installer des hauts-fourneaux et des chantiers de construction navale. On pense que le nouvel établissement pourra commencer à fonctionner dans le courant de l'année prochaine. Une dernière société enfin, les Chantiers et Ateliers de Provence, a été constituée le 25 mars 1899 à la Madrague près Marseille et à Port-de-Bouc, au capital de 7 millions. Les chantiers de Port-de-Bouc comprendront 6 cales de 150, 140 et 125 mètres et les machines seront construites à La Madrague, dans les ateliers qui ont été cédés à la nouvelle

société par la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur. Pour pouvoir utiliser ces deux établissements, la compagnie se consacrera à la construction des steamers, et suivant l'exemple des Ateliers et chantiers de France, elle ne sollicitera aucune commande de guerre. Elle aura pour clients attirés les compagnies Fraissinet, Cyprien Fabre et Paquet, de Marseille.

Telles sont les entreprises qui se livrent ou vont se livrer à la construction des navires ayant une valeur comme instrument de transport, c'est-à-dire d'un tonnage minimum de 1.000 tonneaux. Mais ce ne sont point là toutes les ressources de nos côtes. Les rivages de la Manche sont couverts de petits chantiers qui construisent les navires en bois pour la pêche d'Islande et de Terre-Neuve : Boulogne, le Tréport, Dieppe, Fécamp, Honfleur, Trouville, Saint-Malo. Au Havre, les chantiers Normand se sont spécialisés dans la construction des torpilleurs et ont acquis dans cette branche une renommée universelle. Près de Rouen, les chantiers du Croisset construisent des remorqueurs, des chalands, des chalutiers et quelques vapeurs de faible tonnage. Enfin, auprès des grands ports de commerce ou des arsenaux vivent de petites entreprises adonnées aux réparations ou aux fournitures auxiliaires. C'est le cas des chantiers du Pharo, à Marseille, des

chantiers Curet, à La Seyne, près Toulon, des ateliers de Brest et de La Rochelle.

On voit, par ce rapide exposé, que les chantiers de constructions navales s'étendent sur tout le littoral de la France et qu'il y a dans cette branche de l'industrie un accroissement d'activité très marqué pendant ces dernières années, accroissement qui se manifeste plus par la création d'entreprises nouvelles que par un surcroît de production, comme le prouve le tableau ci-après, indiquant le nombre et le tonnage des navires construits dans les chantiers français ou provenant d'achats faits à l'étranger, de 1860 à nos jours. Ce tableau, établi d'après les chiffres publiés dans les *Statistiques des douanes*, comprend tous les navires, quel que soit leur tonnage. Ce tonnage y est exprimé en tonneaux de jauge nette. Les statistiques établies par le Lloyd pour les marines étrangères ne comprenant que les navires de 100 tonneaux au minimum et étant établies d'après la jauge brute, il faut se garder de rapprochements et de comparaisons qui seraient entachés d'inexactitude.

Tableau récapitulatif

Des Bâtiments construits dans nos chantiers

De

ANNÉES	CONSTRUCTIONS FRANÇAISES						Navires à voiles
	Navires à voiles	Tonneaux	Navires à vapeur	Tonneaux	TOTAL		
					des navires à voiles et à vapeur	des tonneaux	
1860.	861	36.428	14	6.764	875	43.192	»
1861.	894	37.506	26	7.594	920	45.100	»
1862.	831	42.717	32	9.727	863	52.444	»
1863.	760	50.059	24	9.408	784	59.467	»
1864.	840	46.275	17	7.367	857	53.642	20
1865.	907	53.288	28	9.901	935	63.189	24
1866.	960	50.131	26	10.938	986	61.069	28
1867.	796	44.963	21	3.590	817	48.553	105
1868.	777	46.728	21	3.220	798	49.948	73
1869.	878	39.889	20	7.423	898	47.314	88
1870.	785	30.329	23	6.483	808	36.812	83
1871.	565	18.119	27	9.949	597	28.068	97
1872.	1.109	36.227	37	14.470	1.146	50.697	82
1873.	910	29.324	27	10.106	937	39.430	54
1874.	862	26.662	27	8.255	889	34.917	66
1875.	712	29.603	28	7.917	740	37.520	78
1876.	770	26.635	26	6.072	796	32.707	52
1877.	847	20.033	22	6.851	869	26.884	36
1878.	783	15.707	19	5.660	802	21.367	42
1879.	700	14.011	28	10.722	728	24.733	47
1880.	720	9.101	43	3.528	763	12.629	42
1881.	841	11.559	53	9.176	894	20.733	49
1882.	716	12.962	68	43.632	784	56.594	40
1883.	754	9.183	50	26.040	804	35.223	34
1884.	836	16.507	46	40.655	882	57.162	43
1885.	595	10.591	26	5.339	621	15.930	42
1886.	672	9.800	27	17.275	699	27.075	42
1887.	587	7.293	40	7.954	627	15.247	52
1888.	666	18.197	70	13.739	736	31.936	63
1889.	579	10.230	60	22.272	639	32.502	54
1890.	567	10.394	38	13.627	605	24.048	76
1891.	698	17.800	52	10.665	750	38.465	62
1892.	779	11.026	34	7.578	813	18.604	59
1893.	863	13.058	36	8.737	899	21.795	37
1894.	849	14.218	34	4.022	883	18.240	57
1895.	824	16.940	32	6.005	856	22.945	52
1896.	946	32.559	58	6.599	1.004	39.158	45
1897.	995	18.966	50	6.814	1.045	55.780	55
1898.	894	25.966	53	11.568	947	27.534	50
1899.	703	53.312	48	14.964	753	68.276	50

Nombre et du Tonnage
provenant d'achats faits à l'Étranger.
1899.

IMPORTATIONS ÉTRANGÈRES			RÉCAPITULATION					
			NAVIRES DE TOUTES PROVENANCES					
Tonneaux	TOTAL		Navires à voiles	Tonneaux	Navires à vapeur	Tonneaux	TOTAL	
	des navires à voiles et à vapeur	des tonneaux					des navires à voiles et à vapeur	des tonneaux
»	»	»	861	36.428	14	6.764	875	43.192
»	»	»	894	37.506	26	7.594	920	45.100
»	»	»	831	42.717	32	9.727	863	52.444
»	»	»	760	50.059	24	9.408	784	59.467
6.184	28	11.028	850	51.117	25	13.551	885	64.670
5.530	39	12.628	931	60.386	43	15.431	974	75.817
6.620	35	15.021	988	58.552	33	17.558	1.021	76.090
8.565	123	32.574	901	68.972	39	12.155	940	81.127
3.032	83	10.933	850	62.731	33	6.252	883	98.983
4.857	106	26.564	966	61.596	38	12.282	1.004	73.878
4.652	96	26.003	868	51.680	36	11.135	904	62.815
2.729	107	30.373	662	45.863	42	13.678	704	58.541
11.124	114	34.885	1.191	59.988	69	25.594	1.260	85.582
4.078	67	17.646	964	42.898	40	14.184	1.004	57.082
5.436	81	17.404	928	38.630	42	13.791	970	52.421
4.658	94	20.001	790	44.946	44	12.595	834	57.521
6.044	63	15.581	822	36.172	37	12.116	859	48.288
7.904	52	12.864	883	24.993	38	14.754	921	39.747
12.826	67	19.677	825	22.558	44	18.486	869	41.044
10.683	64	16.809	747	20.137	45	21.405	792	41.542
28.839	85	34.201	762	14.463	86	32.367	848	46.830
29.813	105	34.909	890	41.372	109	38.989	999	80.361
73.674	107	78.612	756	86.636	135	117.306	891	203.942
43.423	81	49.397	788	52.606	97	69.463	885	122.069
12.193	71	20.472	879	24.786	74	52.848	953	77.634
3.881	61	9.681	637	16.391	45	9.220	682	25.611
5.168	63	14.392	714	19.024	48	22.443	762	41.467
9.860	80	14.822	639	12.246	68	17.823	707	30.069
15.336	88	26.828	729	29.689	95	29.075	824	58.764
10.102	87	24.676	633	24.804	93	32.374	726	57.178
21.625	121	50.516	613	36.282	83	38.252	726	74.534
22.878	94	31.694	760	26.616	84	33.543	844	60.159
8.625	83	14.384	838	16.785	58	16.203	896	32.988
14.647	62	17.617	900	16.028	61	23.384	961	39.412
13.052	97	26.865	906	28.031	74	17.074	980	45.105
21.593	101	28.415	876	23.762	81	27.598	957	51.360
22.790	86	28.955	991	38.724	99	29.389	1.090	68.113
15.694	95	26.684	1.050	59.956	90	22.508	1.140	82.464
24.683	112	30.108	914	21.391	115	36.251	1.059	57.642
30.795	98	37.887	735	60.404	96	45.759	851	106.163

En ce qui concerne la production de l'Angleterre, elle s'est élevée pendant les huit dernières années à :

Années	Navires lancés	Tonnage brut
1892	702	1.240.657
1893	545	849.884
1894	637	1.052.779
1895	630	1.028.708
1896	742	1.257.339
1897	635	1.016.066
1898	923	1.584.998
1899	761	1.585.384

Ce tableau ne comprend que les navires de plus de 100 tonneaux, mais les bâtiments de guerre y figurent à côté de la flotte commerciale. Pour comparer les chiffres de 1899 avec ceux de la production française, il faut les rapprocher de ceux de la construction française évaluée dans le Lloyd d'après les mêmes principes. On y voit que la France a construit, en 1899, 65 navires jaugeant 155.674 tonneaux. On voit qu'en Angleterre la construction des voiliers est, sinon abandonnée, du moins bien délaissée ; sur 1.416.791 tonneaux de la production de 1899, représentant la part de la marine marchande dans le chiffre global, les navires à vapeur entrent pour 714 unités jaugeant 1.414.774 tonneaux, tandis que les voiliers n'y figurent que pour 42 navires de 2.017 tonneaux de jauge, soit 0,14 0/0 du ton-

nage total. Un second point à considérer est la disparition presque complète de la coque en fer devant les coques en acier. Ce métal a été employé pour 98,8 0/0 des constructions, la part du fer étant réduite à 1,1 0/0.

La distribution géographique des chantiers anglais sur le littoral n'est pas semblable à celle que nous avons remarquée en France, où les chantiers sont à peu près échelonnés tout le long des côtes, spécialement à l'entrée des grands estuaires. Il n'en est point de même chez nos voisins où les ateliers de construction se sont groupés à proximité des districts houillers et métallurgiques. En France, une pareille disposition n'était pas possible, car, sauf le bassin du Nord, les gisements de charbon se trouvent situés à l'intérieur des terres et le bas prix des charbons anglais leur permet de venir faire concurrence à nos produits jusque dans nos ports de la Manche.

Le centre des constructions maritimes se trouve dans l'estuaire de la Clyde. Glasgow, par des travaux d'art, a été mis en communication facile par la Clyde avec la mer, et c'est là que sont situés les chantiers les plus importants du monde entier. Le long de cette rivière, s'élèvent Glasgow, Port-Glasgow, Greenock, trois villes différentes, mais un seul centre commercial dont

les constructions navales ont fait la prospérité. Ces différentes villes tendent à se rejoindre par les chantiers, les docks, les magasins qui se trouvent sur les deux rives du fleuve. C'est de là qu'est parti le grand mouvement qui devait révolutionner l'industrie des transports maritimes, c'est à Glasgow que Watt a pris son premier brevet pour une machine à vapeur, et c'est pour un service entre Glasgow et Greenock qu'en a été faite la première application à la navigation. Les chantiers de la Clyde ont construit le premier navire en fer, « le Vulcan », en 1818, et la prospérité de ce bassin n'a fait que s'accroître et lui a permis de conserver jusqu'à nos jours le premier rang qu'il avait conquis tout d'abord. Si certaines villes, comme Newcastle, construisent à meilleur marché, la Clyde est renommée pour les qualités nautiques de ses navires. C'est là que sont construits tous les paquebots de la compagnie Cunard, dont pas un n'a péri depuis la fondation de cette compagnie, en 1840.

Si Glasgow et les chantiers de la Clyde sont les premiers pour la qualité des navires, Newcastle et les chantiers de la Tyne et de la Tees l'emportent par le nombre de tonneaux construits et par le bon marché des constructions. Il est vrai de dire que ce que les statistiques maritimes anglaises

réunissent sous le même nom de district du Nord-Est, comprend, en réalité, trois groupes bien distincts, échelonnés le long de trois rivières : la Tyne avec North-Shields, South-Shields, Newcastle, Tynemouth ; la Wear, qui se jette à Sunderland, et la Tees avec Darlington, Stockton, Hartlepool et Middlesborough. De tout temps a fleuri, sur les rives de la Tyne, l'industrie des constructions navales. En 1642, un act de la chambre des communes citait Newcastle comme la pépinière de la marine marchande. Les steamers de vitesse moyenne pour transporter les marchandises, les cargo-boats, surtout les charbonniers, forment la spécialité des constructeurs de cette ville. Tous ces ateliers se distinguent par la rapidité des constructions et le bon marché du prix de production. Les chantiers de la Tees qui construisent surtout pour l'étranger, notamment un grand nombre de remorqueurs, ont pu abaisser leur prix de revient au-dessous de celui des chantiers de la Tyne.

Ces deux groupes forment les deux centres principaux de production de la Grande-Bretagne. En descendant vers le sud, on s'éloigne des pays houillers et métallurgiques et l'importance des chantiers diminue rapidement. Hull et Great-Grimsby à l'embouchure de l'Humber, ne suivent que de loin le district du nord-est, et la Tamise,

dont les ateliers furent prospères au temps des navires en bois, ne voit s'élever, sur ses bords, que quelques usines construisant des navires de faible tonnage et tirant toute leur prospérité des seules réparations. Sur la côte ouest de l'Angleterre, les chantiers réapparaissent en remontant vers le nord. Swansea construit des machines marines, la Mersey a quelques chantiers, mais l'ensemble le plus important se trouve sur les rivages du Cumberland, à la même latitude que le groupe de la Tyne et de la Tees. C'est là que se trouvent Maryport, Workington, Whitehaven, et la ville la plus importante, Barrow-in-Furness, ville nouvelle, qui, grâce à ses établissements métallurgiques, voit sa prospérité s'accroître chaque jour.

L'Irlande, séparée de ce district par l'étroit canal du nord, possède, dans la même région, deux importants centres de construction, Londonderry, sur le Lough Foyle, et Belfast, sur le vaste estuaire du même nom. C'est dans cette ville que se trouve un des chantiers les plus importants de tout le Royaume-Uni.

Dans la production totale de 1898, la maison Harland et Wolff, de Belfast, venait au troisième rang avec sept navires représentant 67.905 tonneaux, après les chantiers W. Gray et Cie de Wert-Hartlepool (vingt-sept navires jaugeant

72.323 tonneaux), et ceux de Swan et Hunter, à Wallsend, qui avaient construit treize navires de 68.696 tonneaux de jauge.

On jugera facilement de l'importance des chantiers de la Clyde, de la Tyne, de la Tees, de la Wear et de l'Irlande, dans l'ensemble des constructions du Royaume-Uni, si l'on remarque que, sur une production globale de 1.585.381 tonneaux, en 1899,

Newcastle a fourni	112	steamers	de	249.038	tonneaux
Glasgow	»	137	»	248.606	»
Sunderland	»	72	»	242.611	»
Greenock	»	70	»	172.794	»
Belfast	»	15	»	132.015	»

Hartlepool et Whitby ont fourni quarante steamers de 127.759 tonneaux.

Ces énormes ressources de matériel neuf ont servi à maintenir l'effectif de la puissante marine anglaise, et ont alimenté une exportation considérable. Il est vrai de dire que ce débouché tend à se restreindre, par suite de la politique commerciale des nations du continent qui s'efforcent, par des encouragements, de développer leurs propres ressources, ou, par des mesures législatives, de restreindre l'importation des navires étrangers. Cependant, les ventes à l'étranger sont encore considérables et se sont élevées, pour l'année 1899, à 609.589 tonneaux. Dans ce total, les Etats-Unis entrent pour 20.624 tonneaux, la Belgique pour

12.927 tonneaux, le Danemark pour 21.398, l'Allemagne pour 65.489, la Hollande pour 31.855, l'Italie pour 83.759, la France pour 60.791, la Grèce pour 36.741, le Japon pour 3.838, la Norvège pour 60.906, le Portugal pour 6.224, la Russie pour 30.785, l'Espagne pour 116.459, la Suède pour 35.831, l'Autriche pour 5.482, et divers pour 16.480.

Cette supériorité de l'Angleterre persistera-t-elle ou les nations rivales parviendront-elles à se libérer de cette dépendance économique et même à concurrencer leur ancien fournisseur, c'est ce qu'il est impossible de prédire, mais il est certain que les progrès de l'Allemagne, dans ces dernières années, ont été des plus rapides et que déjà l'article « made in Germany » tient une place honorable dans la navigation maritime. Cette prospérité n'a-t-elle pas suivi une marche trop rapide, la nation allemande n'a-t-elle pas étendu ses efforts sur trop de points à la fois, une crise ne viendra-t-elle pas remettre en question les progrès accomplis, autant de questions dont la réponse doit être laissée à un avenir peut-être prochain. Quoi qu'il en soit, l'industrie navale a pris, dans ces derniers temps, une extension considérable. Une commission d'enquête, instituée pour rendre compte de l'état des ressources de l'Allemagne à l'effet de répartir entre les divers chan-

tiers les travaux d'augmentation de la flotte, constatait, au commencement de l'année 1900, que vingt-et-une cales de construction sur les rivages de la Baltique et dix sur ceux de la mer du Nord étaient susceptibles de recevoir des navires de 150 mètres de long. En plus, vingt-sept docks flottants permettaient les réparations. Les chantiers les plus importants se trouvent à Hambourg, Stettin, Kiel, Flensburg, Rostock, Dantzig, Elbing, Geestemünde, Bremerhaven, Wilhelmshaven et Vegesack. Presque tous ces établissements ont réuni des capitaux considérables sous la forme des sociétés anonymes. La production s'est élevée, en 1899, à cent cinq navires jaugeant 252.464 tonneaux, comprenant soixante-treize steamers de 204.342 tonneaux et douze navires de guerre de 40.780 tonneaux. On voit qu'en Allemagne, comme en Angleterre, la part des voiliers est fort restreinte.

Trois établissements se sont surtout consacrés à la construction du navire de guerre ; ce sont les chantiers « Vulcan » à Stettin, les établissements « Germania » à Kiel, et les ateliers Schichau à Elbing. L'origine des premiers remonte à 1851, et, dès cette époque, leurs fondateurs se perfectionnèrent dans les constructions en fer. En 1857, une société anonyme prit la succession des affaires et, aujourd'hui, à l'industrie primitive, on a ad-

joint une importante usine de locomotives. Le capital primitif de 3 millions de marks a été porté peu à peu à 8 millions. La fabrique occupe 26 hectares, les chantiers couvrent une superficie de 60 kilomètres carrés. Cette puissante société a distribué l'année dernière un dividende de 12 0/0. La « Germania » a été fondée en 1825, aux environs de Berlin ; en 1870, à l'installation primitive consacrée à la confection des machines, on adjoignit des chantiers à Kiel. Mais la prospérité ne semblait rien moins qu'assurée lorsque l'entreprise fut achetée par la maison Krupp d'Essen qui garantit aux anciens actionnaires un dividende de 4 0/0. Les établissements Schichau comprennent : 1° une fonderie de fer et d'acier, une fabrique de machines et un chantier maritime à Elbing ; 2° une fabrique de locomotives et de chaudières à Elbing ; 3° des docks et ateliers de réparation à Sillau ; 4° des chantiers maritimes pour grands navires à Dantzig. Depuis 1877, cette maison semble s'être spécialisée dans la construction des torpilleurs.

A côté de ces établissements, d'autres, tout en acceptant les commandes soit de l'Etat allemand, soit de gouvernements étrangers, se consacrent plutôt à la construction du navire de commerce. Ce sont les chantiers Blohm et Voss situés à Steinwarden dans les limites du port franc de

Hambourg, étendant sur 16 hectares 6 cales de construction pouvant recevoir des navires de 200 mètres et faisant travailler 4.000 ouvriers ou employés. Le « Reicherstieg », également à Hambourg, a été fondé en 1849 et occupe 1.200 ouvriers sur une étendue de 27.000 mètres carrés. Une fusion est probable entre ces deux compagnies dont le dividende s'est élevé respectivement à 5 et à 9 0/0. A Hambourg se trouve encore le chantier Janssen et Schmilinsky. A Kiel, les chantiers Howaldt s'occupent surtout de constructions pour les marines étrangères. Citons encore la société de constructions navales de Flensbourg qui a distribué un dividende de 18 0/0, le « Weser » et le « Vulcan », de Brême, situés, comme leurs concurrents d'Hambourg, dans les limites du port franc, les « Oderwerke » de Stettin qui ont payé à leurs actionnaires 6 0/0 en 1899, la société de Seebeck également à Stettin, et le « Neptun », de Rostock.

Les autres nations d'Europe ne viennent que fort loin derrière les trois nations que l'on vient d'examiner, mais la France, qui autrefois venait après l'Angleterre, n'occupe plus que le troisième rang, et a été distancée par l'Allemagne de près de 100.000 tonneaux. La production des autres pays se répartit ainsi en 1899 :

Pays	Navires	Tonneaux
Autriche	9	11.548
Belgique	3	423
Danemark.	31	30.083
Hollande	53	39.144
Italie	36	66.952
Norwège	34	27.853
Suède	31	11.707
Russie	35	34.305
Portugal	2	1.117

Les 66.952 tonneaux, qui forment la part de l'Italie, sont, pour la plupart, fournis par les chantiers Ansaldo, de Gênes, et ceux des frères Orlando, de Livourne. Un troisième établissement vient d'être créé à Muggiano, près de Pertulosa, dans le golfe de la Spezzia.

Les chantiers que le Lloyd possède à San-Andréa, près de Trieste, forment, avec l'établissement Technico Triestino, l'ensemble des ressources de la monarchie austro-hongroise au point de vue de la construction des navires et des machines à vapeur, en dehors de l'arsenal de la marine de guerre de Pola.

En Belgique, la banque d'Outremer de Bruxelles, le Lloyd allemand et la société « Vulcan », de Brême, viennent de créer un chantier à Anvers qui possédait déjà, dans son faubourg d'Hobeken, les établissements de la société John Cockerill.

En Danemark, les chantiers d'Elseneur em-

pioient environ un millier d'ouvriers, et les chantiers Burmenster out surtout une clientèle russe.

De l'autre côté de l'Atlantique, seule l'industrie des Etats-Unis mérite d'attirer un instant l'attention. Elle présente un caractère tout spécial de particularisme ; la plus grande part de la production est employée à la navigation des lacs ou au cabotage dans les mers de l'Union. Pour l'année finissant le 30 juin 1900, le tonnage des constructions américaines s'élève à 381.863 tonneaux dont 213.052 pour 483 vapeurs, 92.625 pour 575 voiliers et 76.186 pour les chalands. Les plus grands vapeurs ont été construits dans les chantiers des grands lacs ; 25 vapeurs (95.015 tonneaux) sont en acier. Sur les 715 navires (160.576 tonneaux) construits dans les ports de l'Atlantique, les navires en bois représentent 76.344 tonneaux. Le tonnage des navires construits sur la côte du Pacifique a été de 37.386 tonneaux, et celui des navires construits dans les ports du Mississipi, de l'Ohio et des rivières de l'ouest, de 7.939 tonneaux pour 131 navires.

En Extrême-Orient, on avait cru que le Japon, après sa victoire sur la Chine, augmenterait sa flotte dans des proportions considérables. Le gouvernement a bien cherché à pousser le pays dans cette voie, mais les prévisions en ce qui concerne les constructions navales sont loin d'avoir été dépas-

sées. En 1899, trois steamers jaugeant 6.775 tonneaux sont seuls sortis des chantiers japonais ; cependant ceux-ci après la guerre s'étaient multipliés à Nagasaki où se trouve l'établissement le plus important, celui de la compagnie Mitsubishi, à Shimodu, Yokohama et dans l'île d'Awaji près d'Osuku. La maison Armstrong de Newcastle y avait même créé un établissement annexe ; malgré toutes ces ressources au 1^{er} janvier 1900, les constructions en fer ou en acier ne s'élevaient qu'à deux vapeurs de plus de 6.000 tonneaux, deux de 1.000 à 2.000 et trente-deux de tonnage moindre. Une explication de ces médiocres résultats peut être trouvée dans la publication d'un récent rapport consulaire : « Les chantiers japonais sont très mal dirigés : les ouvriers sont indisciplinés, travaillent sans goût et font quatre fois moins de travail que les ouvriers anglais ; de plus, beaucoup de leurs ingénieurs sont des jeunes gens récemment sortis des écoles du Gouvernement et tout à fait inexpérimentés. De la façon dont les chantiers de construction sont administrés, on peut affirmer qu'ils continueront à marcher tant que les primes et les subventions actuelles seront maintenues, mais pas plus longtemps. »

CHAPITRE III

PRIX DE REVIENT ET DÉLAIS DE CONSTRUCTION

Cette supériorité de l'Angleterre dans l'art de la construction navale tient à deux causes principales : le prix modéré des navires sortant de ses chantiers, la rapidité de leur construction. Ces deux facteurs correspondent, comme nous l'avons vu, aux besoins primordiaux du commerce d'armement en diminuant l'importance des capitaux engagés et en les mettant à même de profiter des circonstances favorables, mais de peu de durée. Les comparaisons de prix entre les navires français et les navires anglais sont assez difficiles et manquent toujours de précision mathématique. La valeur d'un navire varie suivant son type et ces types sont loin d'être uniformes. Cette similitude qu'on ne rencontre ni dans les productions d'un même pays, ni même dans celles d'un même établissement, est impossible quand il s'agit de la production de deux nations qui semblent avoir envisagé l'architecture navale sous un jour quel-

que peu différent. Par suite du petit nombre de chantiers situés en France, jusqu'à ces derniers temps les mêmes établissements construisaient à la fois pour la marine de guerre et pour celle de commerce ; ayant surtout en vue la production des navires de combat, leur personnel était recruté parmi les ingénieurs de l'Etat, et si les navires sortant de leurs mains possédaient de sérieuses qualités nautiques et toutes les commodités d'aménagement, ce résultat n'était obtenu qu'au détriment du prix de revient. Les quelques chantiers qui construisaient des navires de commerce mettaient sur cale des voiliers en acier, alors que ce genre de construction est à peu près abandonné de nos voisins d'Outre-Manche. Il faut donc se garder sur ce point de généralisations hâtives, les moyennes ne doivent être envisagées qu'avec une certaine réserve et c'est plutôt la réunion de quelques cas particuliers, la commande par une maison de commerce d'un même navire à deux chantiers différents, qui peut nous donner une idée approximative de la différence des prix.

Dès l'enquête de 1865, nous voyons se manifester cette différence de prix : dans le rapport présenté au nom du Conseil supérieur par MM. Combes, Piérard et Franque, on peut voir que le prix de revient des navires de première catégorie est à peu près le même en France qu'en

Angleterre en y ajoutant les droits de douane ; mais que les chantiers anglais produisent des navires d'une classe inférieure, mais très utilisables pour le commerce, dont le prix descend jusqu'à 580 et même 560 francs par tonneau au lieu de 700 et 800 francs. On obtient sur les machines des rabais de 3 0/0.

En 1870, M. Bichon, de Bordeaux, estimait à 420 francs par tonneau le prix du navire en fer de construction française, alors que les chantiers de la Clyde abaissaient leur prix à 350 francs bien que le tonneau anglais dépasse le tonneau français de 4 à 7 0/0.

En 1881, M. Desseaux, rapporteur, estimait la tonne de jauge en France à 77 francs de plus pour les voiliers complètement armés en fer et à 70 francs pour les vapeurs. En 1893, M. Siegfried estimait à son tour le tonneau brut à 300 francs en Angleterre et à 420 francs en France.

A la commission extraparlémentaire de 1898, M. Estier a si bien senti la difficulté de faire une comparaison entre les différents prix, qu'il s'est borné à établir les limites assez larges de variation de valeurs. Il dit : « Il serait oiseux d'entrer dans de longs détails sur ces écarts de prix qui ne sont pas niés et qui varient de 20 0/0 au minimum à 80 0/0 au plus (1). »

(1) Page 649.

Pour préciser un peu, citons quelques exemples particuliers tirés des dépositions de l'enquête ou des délibérations de la commission extraparlamentaire. M. Verrier, ingénieur à Bordeaux, estime qu'un vapeur en acier de 1.500 tonneaux de jauge brute, de 950 chevaux, coûte 880.000 francs en France et seulement 531.300 en Angleterre (1). M. Bordes, dont la flotte représente le plus grand ensemble de voiliers en fer, rapporte (2) qu'à la suite du vote de la loi de 1893, il a commandé, aux Forges et Chantiers de la Méditerranée et aux ateliers de la Loire, un ensemble de dix grands navires à un prix qui ne dépassait pas 34 0/0 du prix demandé par les bons chantiers anglais. Ayant voulu faire de nouvelles commandes dans les mêmes conditions, il a vu ses demandes repoussées et les prétentions des constructeurs augmenter de 300.000 francs par navire. M. Bernard (3) cite un cargo-boat de 2.500 tonneaux de portée en lourd pour lequel il y avait un écart de 400.000 francs entre les prix anglais et français : 865.000 francs en France, 465.000 en Angleterre, presque 90 0/0. Il ajoute : « En septembre dernier, voici quels étaient en Angleterre les prix pratiqués dans deux catégories de chantiers, les uns de premier ordre,

(1) Enquête, page 382.

(2) Compte rendu, page 507.

(3) Compte rendu, page 380.

les autres bons, mais moins bien cotés, ayant la spécialité du cargo-boat, pour des navires de première classe au Lloyd's, construits sous sa surveillance, d'une portée en lourd de 5.000 tonneaux et une vitesse de neuf nœuds en service. Les prix sont indiqués par tonneau de portée en lourd :

« £ 7,6 dans les chantiers de la première catégorie ;

« £ 6,6 dans les autres ;

« Soit au change de 25 fr. 25 la livre sterling ;

« 921.625 francs pour le premier ;

« 795.375 francs pour le second.

« Je ne veux retenir que le prix anglais le plus élevé. Ce steamer aurait une jauge brute de 3.750 tonneaux. Si je me reporte aux indications fournies par M. Daymard, il coûterait, à raison de 450 francs par tonneau de jauge brute, en France, 1.687.500 francs, soit un écart de 765.875 francs entre les constructeurs des deux pays et une majoration, non plus de 60 0/0, mais bien de 83 0/0 ». Mais comme tous ces renseignements émanent d'armateurs et qu'il est bon de connaître l'avis des constructeurs sur la question, citons pour finir l'opinion de leur représentant le plus autorisé, M. Daymard (1).

« Les prix anglais sont ceux des meilleurs chantiers de la côte Est ou ceux des chantiers de la

(1) Compte rendu, page 255.

côte Ouest qui travaillent à meilleur marché. Les prix français sont, non pas ceux auxquels ont été construits les voiliers lancés dans ces trois dernières années et qui paraissent ne pas devoir être maintenus dans l'avenir, mais ceux qu'on trouverait, pensons-nous, à l'heure actuelle, de telle sorte que *les calculs s'appliquent à une situation bien réelle.*

« Dans ces conditions, nous admettrons qu'un voilier de 2.500 tonneaux de jauge brute totale peut être construit en Angleterre pour 562.500 fr. (230 francs par tonneau de jauge brute) et en France pour 842.500 francs (325 francs par tonneau), prime à la construction acquise au chantier.

« Un vapeur neuf de même tonnage brut total coûtera, en Angleterre, 725.000 francs (290 francs par tonneau) et en France, 1.125.000 francs (450 francs par tonneau). »

Les chantiers allemands semblent à leur tour vouloir prendre part à la concurrence internationale et leurs prix ont une tendance à se rapprocher de ceux de la Grande-Bretagne. C'est ainsi qu'une maison de Rouen a traité dernièrement à Rostock, pour la construction d'un steamer de 2.500 tonneaux, muni d'une machine à triple expansion de 1.000 chevaux, pouvant donner une vitesse commerciale de 9 nœuds. Le na-

vire sera livré en 12 mois pour le prix maximum de 715.000 francs alors qu'en France on demandait 1.150.000 francs. Nous retrouvons les mêmes différences de prix pour les simples réparations. C'est ce qui ressort de la déposition de M. Cyprien Fabre devant la commission d'enquête (1). « En comparant les prix de quelques réparations intéressantes, j'ai relevé les frais acquittés par trois bâtiments. L'atelier marseillais de construction nous demandait, pour la réparation de l'un d'eux, 4.882 francs et 50 jours de délai. M. Denny, en Angleterre, nous proposait pour la même réparation 2.973 francs et 25 jours de délai, le tout rendu à Marseille, ce qui fait 0 fr. 69 le kilogramme pour la construction anglaise, contre 1 fr. 13 le kilogramme pour la construction française. Pour le second navire, l'atelier marseillais de construction nous demandait 3.915 francs et 50 jours de délai. L'atelier anglais nous proposait 2.369 francs et 25 jours de délai, le tout rendu à Marseille, ce qui fait 0 fr. 70 pour la construction anglaise contre 1 fr. 16 pour la construction française. Pour le troisième navire, l'atelier marseillais nous demandait 4.060 francs et l'atelier anglais 2.293 francs, soit 0 fr. 67 pour la construction anglaise contre 1 fr. 19 pour la construction française. »

(1) Enquête, page 122.

Cette dernière déposition nous permet de voir que non seulement les chantiers anglais produisent à des prix très économiques, mais encore que la durée de construction est moindre qu'en France. Or cet avantage est nettement appréciable, car, outre que la rapidité des constructions fait baisser les frais généraux, nous avons vu l'intérêt que présentait pour les armateurs la faculté de se procurer rapidement des navires pour pouvoir profiter des circonstances fortuites du commerce maritime. Certes, le fait qu'un vapeur de 2.600 tonneaux a été lancé à Sunderland 48 jours après sa mise en chantier (1) ne peut être cité en exemple et il ne doit y avoir là qu'un cas exceptionnel. Il n'en reste pas moins vrai que, surtout lorsqu'il s'agit du navire de commerce du type usuel, du cargo-boat ordinaire, les chantiers français ne peuvent rivaliser de rapidité avec leurs concurrents anglais. C'est ainsi que pour construire un paquebot les Forges et Chantiers de la Méditerranée demandaient à M. Cyprien Fabre un délai de 20 mois, alors que les exigences des constructeurs anglais oscillaient entre 7 et 10 mois. D'après M. Bernard (2), les chantiers français demandent très bien de 18 à 24 mois pour construire un vapeur de 4.000 tonneaux de portée et de vitesse ordinaire.

(1) *Revue Générale de la Marine Marchande*, 1896, page 169.

(2) *Compte rendu*, page 383.

C'est le même temps que prennent les Anglais et les Allemands pour construire un navire de 12.000 tonnes et de 21 nœuds.

Dans son rapport, M. Thierry estime que, par suite de la hausse des métaux, houille et main-d'œuvre, il faut majorer les prix de revient de 20 0/0 pour les prix anglais et de 15 0/0 pour les prix français.

Les coûts actuels d'un cargo-boat seraient

Prix anglais environ	325 francs
Prix français environ	545 »

L'écart serait donc de 220 francs au minimum, environ 40 0/0.

En résumé, les chantiers français produisent à des prix beaucoup plus élevés que leurs concurrents anglais et allemands. Il est difficile d'établir une moyenne bien précise de cette différence; on peut en général l'évaluer à 50 0/0 pour l'ensemble de la production, et à un taux un peu plus élevé pour la construction du navire de charge. Les délais sont en outre beaucoup plus courts à l'étranger qui livre la même commande avec une économie de temps environ de moitié. L'infériorité de nos chantiers est donc sur ce point nettement marquée et personne ne la conteste. Il est bon d'en rechercher la cause.

CHAPITRE IV

CONDITIONS ÉCONOMIQUES DES CHANTIERS DE CONSTRUCTION

Les différences de prix entre les productions françaises et celles des autres pays proviennent de causes qui tiennent pour la plupart à la nature même des choses et à des considérations géographiques. La situation des chantiers anglais est à ce point de vue très privilégiée puisqu'ils se trouvent tous à proximité de puissants centres houillers ou métallurgiques.

Quand nous avons passé en revue les établissements anglais, nous avons déjà observé ce fait qu'ils se trouvaient établis sur un espace relativement restreint et que plus on s'éloignait des districts miniers, plus la production faiblissait et qu'ainsi les chantiers de la Tamise autrefois fort prospères s'étaient vus presque complètement abandonnés au profit de rivaux mieux situés. Les chantiers de la Clyde ont profité de cette situation. Ils se trouvent au centre d'un important ensemble

de mines de charbon et de fabriques de fer et de fonte, et ont pu ainsi se procurer à bon compte les matières premières nécessaires à leur industrie. Glasgow est un grand marché des fers, et le charbon d'Ecosse jouit d'une renommée universelle comme charbon de forge. Les chantiers de la Tyne, de la Tees, de la Wear sont au centre du riche district carbonifère du Northumberland et du Durham et les mines s'ouvrent sur les bords mêmes de la rivière. Dans la région, 400.000 mineurs extraient par an plus de 30.000.000 de tonnes de houille, soit le quart de la production de toute l'Angleterre. Newcastle est pour les Anglais la ville du charbon et ils disent « Porter de la houille à Newcastle » comme nous disons « Porter de l'eau à la rivière ». Si les chantiers de Liverpool et de la Mersey n'ont pas atteint un développement égal quoique à proximité du pays de Galles, c'est que le charbon que l'on retire de cette région est plus propre au chauffage qu'aux travaux métallurgiques. Cependant Swansea, le grand marché des cuivres, possède d'importantes fabriques de chaudières marines. Les établissements du Lancashire sont situés à peu près à la même latitude que Sunderland, Hartlepool, Newcastle, à l'endroit même où la péninsule britannique s'étrangle le plus. C'est-à-dire qu'ils jouissent de tous les avantages que leur procure leur proximité des

mines du Northumberland et du Durham. Les chantiers d'Irlande, Belfast et Londonderry sont situés dans la même région et ne sont séparés de la Clyde que par l'étroit canal du Nord. Cependant cette proximité n'empêche pas la concurrence des autres mines, et il semble que le développement des communications et l'abaissement des frets puisse arriver à supprimer toute distance. Les chantiers Harland et Wolff de Belfast viennent de commander aux aciéries de Pittsburg, en Pensylvanie, 800 tonnes de grandes tôles d'acier qui leur sont fournies sur le quai de Belfast à 10 ou 12 shellings par tonne meilleur marché que celles fournies par les établissements écossais ou anglais. Les établissements de construction de l'Angleterre profitent non seulement de la proximité des matières premières, mais encore de leur bas prix. La houille anglaise est extraite dans des conditions de bon marché qui la rendent de beaucoup le combustible le plus économique. Par suite de l'exploitation intensive à laquelle on se livre depuis une cinquantaine d'années, il est possible que cette richesse souterraine vienne à disparaître, tout au moins les couches les plus superficielles ayant été épuisées, l'exploitation des plus profondes demandera des capitaux plus considérables et donnera de moins riches rendements. Mais à l'heure actuelle, l'Angleterre jouit encore de

cette suprématie, et si depuis deux ans le prix du charbon a subi une très forte hausse, cette hausse s'est fait sentir également dans des proportions peut-être un peu moins fortes sur toutes les mines du continent. Il est possible que les prix ne retombent pas à leur ancien niveau, et se maintiennent à un cours un peu plus élevé que précédemment, mais il est facile de s'apercevoir que cette hausse des prix provient pour la plus grande part de circonstances occasionnelles comme la guerre du Transvaal ou de Chine et la grande prospérité de l'industrie métallurgique, que ces causes sont heureusement passagères, et que la crise des charbons ne leur survivra pas. L'Angleterre possède de même que pour le charbon une situation privilégiée pour l'industrie du fer. Son sous-sol est riche en minerais de toute sorte et d'une exploitation relativement peu coûteuse; sa nombreuse flotte, jouissant par ses charbons d'un fret assuré, peut se contenter d'un fret de retour minime et lui apporter ainsi les matières nécessaires à son industrie. Mais, cependant, cette situation semble moins bien assise que celle des charbons, et deux pays, l'Allemagne et les Etats-Unis, semblent vouloir entrer en lutte avec elle. Le marché allemand, par suite du développement du bassin de Westphalie et de Silésie, se restreint de plus en plus et nous avons vu que l'Amérique,

malgré son éloignement, venait faire concurrence à son ancienne métropole jusque dans les ports d'Irlande. Il commence à en être d'ailleurs de même pour le charbon dont le haut prix actuel a incité les Américains à exporter en Europe le produit de leurs mines.

L'Allemagne est moins bien partagée que l'Angleterre, mais sa situation est encore fort brillante, et le concours de toutes les initiatives, guidées dans cette voie par les encouragements de l'Etat, lui permet de tirer de ses richesses tout ce qu'elles peuvent fournir. Nulle part l'entente entre les divers producteurs n'a produit des résultats aussi sérieux. Les chantiers de la mer du Nord et de la Baltique autrefois tributaires des mines anglaises font une consommation croissante des matières nationales. Une réunion de constructeurs et de maîtres de forges tenue à Hambourg, en 1896, a organisé une commission permanente mixte des représentants de ces deux industries, permettant de centraliser tous les moyens d'information, d'activer les commandes, et, par des concessions mutuelles, d'assurer le développement parallèle de ces deux branches de la richesse nationale.

Le gouvernement, de son côté, a encouragé les chantiers allemands soit par des commandes directes pour sa marine de guerre, soit en stipulant que les navires recevant de lui une subvention

devraient être construits en Allemagne avec des produits nationaux. Il a cherché, en outre, à diminuer le prix de transport de la houille et du fer, de la mine à l'usine, et a, par suite, élaboré tout un plan de canaux ou d'améliorations fluviales. De plus, il ne faut pas oublier que les chemins de fer sont la propriété du domaine de l'Etat, que sur tous les réseaux il est le maître absolu des tarifs, et il n'a pas hésité à profiter de cette puissance pour abaisser de même les prix de transport par voie ferrée.

La France est loin de jouir des mêmes avantages ; ses chantiers se trouvent, pour la plupart, éloignés des centres houillers et métallurgiques. L'extraction du charbon y est plus coûteuse qu'en Angleterre et presque tous les établissements ont intérêt à s'approvisionner de combustible en Angleterre. Les futurs chantiers de Dunkerque pourront peut-être demander aux mines du Nord et du Pas-de-Calais le charbon qui leur sera nécessaire, mais les établissements de la Seine, de la Loire, de la Gironde sont alimentés exclusivement de combustible anglais. Sur le port de Marseille, malgré la proximité du bassin d'Alais, les houilles anglaises viennent, en doublant Gibraltar, concurrencer les produits français. Il en est de même de nos établissements métallurgiques, situés sur notre frontière de l'Est ou au

centre même de la France. Les Forges et Chantiers de la Méditerranée sont alimentés par les établissements de Rive-de-Gier, Firminy, etc., et l'on voit de combien de frais de transport doivent être grevées les matières premières lorsqu'elles arrivent à pied d'œuvre.

Pour obvier à cette situation désavantageuse, nos constructeurs s'adresseront-ils aux producteurs étrangers? Ils auront à payer les frais de transport et, en outre, les droits de douane établis à l'importation pour protéger notre industrie métallurgique. Ces droits varient pour les fontes de 2 à 9 francs au tarif général et 1 fr. 50 à 7 francs 50 au tarif minimum; pour les fers en massiaux, de 5 et 6 francs au tarif général et de 4 fr. 50 à 5 francs au tarif minimum; pour les tôles d'acier, de 7 fr. 50 à 20 francs et de 7 à 16 fr. 50. De leur côté, les machines marines paient de 18 à 30 francs et de 12 à 20 francs au tarif minimum; les chaudières, de 12 à 18 francs et de 9 à 14 francs; les ancres, câbles et chaînes, de 12 à 30 francs et de 8 à 21 francs.

Devant la commission extraparlamentaire, M. Bernard a cherché à évaluer en chiffres précis la différence de prix des matières premières entre un constructeur anglais et un constructeur français. Pour ce dernier, il envisage les deux hypothèses : 1° le constructeur s'approvisionne en

France; 2° il fait venir d'Angleterre les objets nécessaires à son industrie (1).

Il prend pour base de ses calculs un navire de grandeur et de vitesse moyennes, soit un cargo-boat, ayant une portée en lourd de 3.000 tonneaux environ, soutes comprises, ayant une jauge brute égale à 75 0/0 de la portée en lourd, soit 2.250 tonneaux et dont le poids mort peut être estimé à 50 ou 55 0/0 de la portée en lourd, soit 1.600 tonneaux. Sur ce poids mort, l'appareil moteur représente 7 1/2 0/0 ou 225 tonneaux, l'armement, 11 0/0 de 1.600 moins 225 tonneaux, soit 150 tonneaux et la coque 1.225 tonneaux. Ces chiffres, rapportés à la jauge brute, donnent en poids par tonneau de jauge brute :

Appareil moteur	400 ^{kg}
Armement	66 ^{kg} ,500
Coque	545 ^{kg} ,000
Total	<u>714^{kg},500.</u>

Les 66 kil. 5 d'armement peuvent se répartir de la sorte :

10 kilogrammes pour le gouvernail, les treuils à vapeur, etc.

8 kil. 500 pour la mâture et le gréement.

14 kilogrammes pour les ancres, les chaînes et grelins.

34 kilogrammes pour divers.

(1) Compte rendu, page 400.

La coque comprend :

50 pour cent	de tôlerie, soit	273 €
34 »	de cornières et profilés.	485 ^{kg}
6 »	de fers façonnés	32 ^{kg} ,500
10 »	de bois	54 ^{kg} ,500

A ces quantités entrant dans la construction de la coque, il faut ajouter, pour pouvoir comparer utilement les prix de revient, les déchets que ces matériaux ont subi pour pouvoir être mis en œuvre et que l'on peut estimer à 5 0/0 pour les tôles et profilés, à 3 0/0 pour les fers façonnés, à 18 0/0 pour les bois. La comparaison des prix devra donc porter, en définitive, sur :

287 ^{kg}	de tôlerie
495 ^{kg}	de cornières et profilés
33 ^{kg} ,500	de fers façonnés
63 ^{kg}	de bois.

M. Bernard examine d'abord à combien reviendrait un navire de ce tonnage construit en Angleterre ; il trouve les prix suivants :

Pour la coque :

287 kg. de tôlerie à 13 fr. 75 les 100 kg.	39 fr. 45
495 kg. de profilés à 13 fr. 45 les 100 kg.	26 fr. 25
33 ^{kg} ,5 de fers façonnés à 50 fr. les 100 kg.	16 fr. 75
63 kg. de bois à 10 fr. les 100 kg.	6 fr. 30
Total	88 fr. 75.

Pour l'armement :

10 kg. de treuils à 100 fr. les 100 kg.	10 fr.
8 ^{kg} ,5 de mature à 65 fr. les 100 kg.	5 fr. 53
14 kg. de chaînes et ancrés à 50 fr. les 100 kg.	7 fr.
34 kg. de divers à 100 fr. les 100 kg.	34 fr.
Total	56 fr. 53.

Le navire construit en Angleterre reviendrait donc, non compris l'appareil moteur, à 145 fr. 28 par tonneau en ce qui concerne les matières premières mises en œuvre. Si le navire était construit en France avec des produits français, ces prix seraient respectivement :

54 fr. 55 pour la tôlerie à raison de	49 fr. les 100 kg.
33 fr. 45 pour les cornières et profilés à raison de	17 fr. »
20 fr. 50 pour les fers façonnés à raison de	60 fr. »
6 fr. 30 pour le bois à raison de	40 fr. »
114 fr. 50 pour la coque.	

Les treuils reviendraient à 12 fr.	à raison de 120 fr. les 100 kg.
La mature	à 5 fr. 95 » de 70 fr. »
Les ancrs et chaines	à 8 fr. 40 » de 60 fr. »
Divers	à 37 fr. 70 » de 110 fr. »

Total : 64 fr. 05 pour l'armement,

et 178 fr. 55 pour l'ensemble du navire, non compris l'appareil moteur.

Dans la troisième hypothèse, c'est-à-dire dans le cas où le constructeur s'approvisionnerait en Angleterre des pièces qui lui sont nécessaires, il faudrait ajouter aux 145 fr. 28 détaillés plus haut le montant des frais de transport et des droits de douane. Ce supplément de prix serait :

Pour les tôles	5 fr. 75 p. le transp. et 20 fr. 40 p. les dr. de douane
Corn. et profilés	3 fr. 90 » et 9 fr. 75 »
Fers façonnés	0 fr. 85 » et 3 fr. 35 »
Bois	0 fr. 95 » et 0 fr. 95 »
Totaux :	41 fr. 45 et 34 fr. 45

qui, ajoutés aux 88 fr. 75 trouvés précédemment, donnent un ensemble de 134 fr. 35 pour la coque.

Les mêmes frais grèveraient les matières entrant dans l'armement, à savoir :

Pour les treuils	0 fr. 30	pour transp. et	1 fr. 50	p. dr. de douane
Mature	0 fr. 17	»	et 1 fr. 02	»
Chaines	0 fr. 28	»	et 1 fr. 12	»
Divers	1 fr. 04	»	et 8 fr. 50	»
Totaux :		4 fr. 79	et 12 fr. 14	

qui, ajoutés aux 56 fr. 53 représentant le prix de ces matériaux en Angleterre, leur donne une valeur en France de 70 fr. 46.

Le navire, construit dans de telles conditions, reviendrait donc à 204 fr. 81 non compris l'appareil moteur.

En reproduisant ces chiffres, nous n'entendons ni en contester, ni en affirmer l'authenticité; un pareil calcul repose sur trop de données techniques, dont la pratique journalière d'un métier permet seule la connaissance. Nous avons cru bon, pourtant, de rapporter ces différences de prix qui peuvent être consultées avec profit, surtout si l'on se souvient de qui elles émanent et si on leur fait subir la légère correction dont est susceptible tout témoignage humain. Nous aurions agi de même vis-à-vis des constructeurs, si nous avions trouvé dans leurs dépositions des renseignements aussi circonstanciés et aussi précis.

L'examen de ces chiffres que nous reproduisons à titre de renseignement nous a suggéré pourtant deux observations. D'abord nous ne voyons pas

pour quel motif le constructeur français irait chercher en Angleterre les provisions de bois qui lui sont nécessaires. Le prix de ces matériaux est en effet le même dans les deux pays, 10 francs les 10 kilogrammes ; quelle utilité aurait un constructeur à payer 1 fr. 50 de transport et 1 fr. 50 de droits de douane pour se procurer une marchandise qu'il aura à sa disposition en France pour le même prix ? La comparaison est peut-être ainsi plus symétrique, et la différence ne porte que sur 1 fr. 90, mais cette somme est reprise dans le total, et dès lors la comparaison peut se trouver faussée dès l'origine. De plus, il ressort des tableaux présentés qu'il serait aussi avantageux d'acheter en France que de faire venir de l'étranger les différentes pièces entrant dans l'armement. Les mâtures en particulier seraient meilleur marché et pour les autres objets la différence ne serait pas très appréciable. Or, c'est pour ces parties du navire que nous sommes le plus tributaires de l'étranger. On a souvent cité ce fait de chantiers construisant de grands voiliers en acier qui font venir d'Angleterre les mâtures toutes prêtes à être montées. M. Bernard a bien prévu l'objection et il explique l'achat à l'étranger malgré le faible écart de prix par ce fait que ces pièces détachées arrivent dans un état d'achèvement plus complet, toutes prêtes à être mises en place, et que l'on re-

gagne ainsi sur la main-d'œuvre ce que l'on perdait sur le prix d'achat. La réponse paraît assez plausible, mais il semble qu'elle ne suffirait pas à admettre la grande demande faite par nos constructeurs aux usines anglaises pour les pièces d'armement s'il n'y avait pas entre les prix un écart plus considérable que celui rapporté par M. Bernard.

En ce qui concerne l'appareil moteur, c'est-à-dire le prix de revient des machines et chaudières, l'auteur de la note est entré dans bien moins de détails et il se contente de dire (1) que l'on peut admettre que la prime de 15 francs par 100 kilogrammes en poids établit la parité entre les deux pays.

Du côté des constructeurs, les différences de prix des matières premières ont été examinées avec moins de détails, mais il résulterait des opinions émises que ces différences seraient beaucoup plus considérables que celles citées par les armateurs. M. Chaudoye s'exprime ainsi (2) : « Des tarifs de douanes importants protègent la métallurgie. A la plus-value de ces tarifs vient s'adjoindre le coût du transport d'Angleterre en France, ce qui permet aux forges françaises de maintenir des prix très supérieurs aux prix anglais. Dans cer-

(1) Compte rendu, page 394.

(2) Compte rendu, page 237.

taines circonstances, ce prix est près du double du prix anglais. »

M. Verrier (1) estime que l'écart entre le prix des cornières et tôles en Angleterre et en France est de 5 fr. 50 environ. M. Bernard estimait cette différence à 5 fr. 25 pour les tôles et à 3 fr. 55 pour les cornières et profilés ; soit donc à un taux un peu moindre. Il n'en est pas moins vrai que nos chantiers, aujourd'hui, avec les droits de douane en vigueur, n'achètent plus leurs métaux en Angleterre, sauf peut-être les tubes de chaudières ; ils ont avantage à prendre ces métaux en France et à bénéficier de la prime de 15 francs sur les chaudières et machines et de 65 francs par tonne de jauge qui donne environ 16 francs par 100 kilogrammes de métal des coques.

Après avoir ainsi considéré le prix de revient des matières premières, si nous passons à la main-d'œuvre, nous voyons d'abord que sa part dans le coût total du navire est de 34 0/0. Les salaires sont à peu près au même niveau dans les deux pays, cependant les ouvriers travaillant à la tâche et le personnel des contre-mâîtres semblent en Angleterre être rémunérés à des conditions plus avantageuses. Mais si les salaires peuvent être considérés comme assimilables, il n'en est pas de même de la productivité de l'ouvrier. Par suite

(1) Enquête, page 386.

du meilleur emploi de la main-d'œuvre, de la plus grande spécialisation des tâches, de ce qu'on a appelé l'« engrènement » de toutes les parties de l'usine, l'ouvrier anglais produit plus dans un temps donné que l'ouvrier français. Outre cette question d'organisation, il faut aussi envisager le caractère de la race, plus active et plus industrielle. En 1860, on mettait sur le compte de la réglementation des classes, qui comprenaient parmi les inscrits maritimes les ouvriers des chantiers de construction navale, cette différence de productivité entre la main-d'œuvre des deux pays, et l'on pensait qu'un régime de liberté donnerait à l'individu plus d'énergie et de ressort et permettrait au patron un choix plus aisé des meilleurs ouvriers. Le classement a disparu depuis 1864, mais les conditions économiques du travail des ouvriers des deux nations n'ont point été sensiblement modifiées.

M. Jouet-Pastré avoue cette infériorité en ces termes (1) :

« Chez vous, une équipe de riveurs, lors même qu'elle travaille à la tâche à un tarif avantageux, ne met en place par journée de dix heures que 150 rivets, tandis qu'une équipe anglaise, composée du même nombre d'hommes, parvient à en placer 250 ou plus encore. Et nous sommes im-

(1) Compte rendu, page 246.

puissants contre cet état de choses, le recrutement de notre personnel ouvrier n'étant pas assez assuré pour exciter l'émulation par la crainte du congédiement ; d'autre part, la perspective d'un gain plus élevé ne l'emporte pas en général, surtout chez nos populations du midi, sur la crainte de produire trop de travail et de voir peu à peu augmenter les exigences des chefs de travaux. »

Si l'on évalue à 25 0/0 l'infériorité de la main-d'œuvre comparée, on obtient une différence de 8,5 0/0 du coût total du navire.

Le capital est moins exigeant en Angleterre qu'en France. Le grand développement de la marine, dans ce pays, a généralisé le goût des entreprises maritimes, et les capitalistes apportent plus facilement leurs capitaux aux armateurs et aux constructeurs. Pour compenser les risques inhérents à ce commerce, le capital demande bien une rémunération un peu plus forte que pour les autres affaires, mais la différence est bien moindre qu'en France. L'espoir de hauts profits tend à augmenter les sommes mises à la disposition du commerce maritime, et par suite à lui procurer des conditions plus avantageuses.

Les frais généraux enfin sont moins élevés en Angleterre qu'en France ; M. Bernard les estime en France, pour 100 kilogrammes de matières premières employées, à 18 francs, soit 90 0/0 de la

main-d'œuvre, tandis qu'en Angleterre ils ne monteraient qu'à 16 fr. 25, ou 30 0/0 des salaires. Cette exagération des frais généraux est reconnue de tout le monde, et tient à des causes multiples. La principale, et la plus facile à saisir, est l'importance respective des productions des deux pays. Là, comme dans toute autre industrie, les frais ne sont pas directement proportionnels à la production, et certaines dépenses sont à peu près identiques, quel que soit le chiffre des constructions. En ce qui concerne la disposition matérielle et l'agencement des chantiers, les constructeurs français ont une tendance, qui ne semble pas être particulière à cette industrie, à employer des aménagements trop considérables, et, par suite, de prix très élevés. Nous avons créé de véritables arsenaux, là où les Anglais se contentent de simples hangars, de *baraquements*, dit un déposant à l'enquête (1). En Angleterre, un chantier, pour construire des voiliers ou des coques par exemple, coûterait 300.000 francs. En France, il coûterait 1.500.000 francs. Cependant, dans ces prix, la location de l'emplacement ne doit pas entrer pour une forte somme, beaucoup de chantiers étant situés au bord de la mer, sur des terrains domaniaux, pour l'occupation desquels l'Etat ne demande qu'une redevance minime.

(1) M. DE COËNE. — Page 160.

Ce qui tend encore à augmenter les frais de l'entreprise, c'est la division moins complète des tâches, la concentration, en un même établissement, de toute la construction du navire, tant pour la coque que pour les pièces d'armement. En Angleterre, au contraire, le constructeur reçoit, des différentes usines, les parties séparées du navire. Cette division du travail, que seul l'énorme développement des constructions navales a rendu possible, a permis aux différents industriels de se spécialiser dans une branche particulière de leur industrie, par suite, de fournir leurs produits plus rapidement et plus économiquement. Cette organisation permet de restreindre beaucoup l'outillage, puisque la même fabrique pourra fournir aux commandes de dix ou quinze chantiers, et évitera ainsi aux constructeurs les frais de dix ou quinze installations différentes.

Nous avons vu que l'une des raisons qui avaient attiré à l'Angleterre sa nombreuse clientèle, était la rapidité de ses constructions, qui permet aux armateurs de profiter plus facilement des circonstances passagères qui se présentent. Cette rapidité des livraisons anglaises est encore une des causes qui viennent diminuer le montant des frais généraux. La construction des navires demande de grands emplacements, et les cales sur lesquelles ils sont montés représentent un capital considé-

nable. L'intérêt du constructeur est de faire produire à ce capital le plus fort rendement, c'est-à-dire de le laisser inoccupé le moins longtemps possible. Le mode de constructions usuellement adopté en Angleterre est merveilleusement adapté à une telle obligation. On y construit surtout le cargo-boat ou vapeur de charge à vitesse moyenne. On ne recherche donc ni la finesse des lignes, ni les spécifications minutieuses. Comme on n'exigera pas de ce navire une vitesse accélérée, les machines pourront être construites plus économiquement ; on prêterá moins d'attention à la consommation du charbon dont l'importance ne devient considérable que pour les grandes vitesses. En un mot, ce qu'on recherchera surtout, c'est le navire, qui tout en jouissant des qualités nautiques nécessaires pour lui permettre de naviguer par tous les temps, pourra transporter le plus de marchandises pour un prix de revient relativement peu élevé.

Il y aura donc deux ou trois modèles de ces navires, connus de tout le monde, dont les dessins seront tout prêts, dont les dimensions auront peut-être été déjà appliquées et pour lesquels les usines particulières auront déjà fourni des pièces et conservé les modèles. Dès lors, pas d'études préparatoires ; aussitôt la commande reçue, on n'a qu'à rechercher les cartons du navire de même

type et de tonnage à peu près identique. L'adaptation aux nouvelles conditions est facile, et l'accord est à peine arrêté, que déjà la quille s'allonge sur les cales. En même temps, le constructeur fera aux industriels la commande des pièces annexes ; ceux-ci, qui se sont, comme nous l'avons vu plus haut, spécialisés dans la fabrication des diverses parties, pourront livrer dans un laps de temps excessivement réduit des marchandises dont ils auront tous les modèles. Parfois même ils n'auront qu'à puiser dans le stock de leurs magasins, que de larges débouchés leur auront permis de constituer.

La proximité des chantiers des usines de fabrication vient ici, comme pour l'achat des matières premières, accorder aux constructeurs un avantage appréciable. La durée, de même que les frais de transport, se trouvent par là même diminués. M. Verrier a mis en relief cet avantage :

« La difficulté d'obtenir rapidement les matériaux nécessaires pour construire un navire en fer résultent de ce que les chantiers sont établis dans des régions littorales éloignées aussi des points de production du combustible. Cela peut constituer, au point de vue du délai, une différence d'un mois à deux mois sur la durée de la construction d'un vapeur de 1.500 tonneaux. Tandis qu'en Angleterre, les chantiers de la Clyde,

Glasgow, Greenock, Renfrew, Dumbarton, etc., peuvent, huit jours après leurs commandes, recevoir les fers ou aciers nécessaires à la mise en train sur chantier d'une commande, il faut à un chantier de Bordeaux, la plupart du temps, six semaines pour obtenir, du Creusot ou de la Loire, ces mêmes matériaux, un peu moins du Bourant, mais cette usine a une production restreinte, et ne fabrique pas de tôles (1). »

On conçoit facilement que cette rapidité de construction vienne diminuer d'autant les frais généraux. Le prix du même navire sera grevé pendant un laps de temps moindre du quantum des frais de l'exploitation qui sont permanents et qui doivent se répartir sur tous les produits livrés. Tels sont les frais de direction, les salaires des ingénieurs et des dessinateurs, les impositions, le montant des primes d'assurances.

Tout autre est la méthode de travail employée en France. Chaque commande donne lieu à des pourparlers fort longs entre constructeur et armateur, à l'établissement de devis qui sont soumis à l'acheteur. Ces devis ne sont pas, comme en Angleterre, la simple reproduction d'un plan déjà exécuté, mais les moindres détails de construction et d'aménagement y sont prévus et évalués, et les spécifications y sont des plus nombreuses. Quand

(1) Enquête, page 385.

les plans sont définitivement approuvés et que le marché est passé, le constructeur fait la commande aux usines des matériaux qui lui sont nécessaires. Celles-ci demandent, pour l'exécution des ordres, un délai plus ou moins long, suivant le degré d'activité des affaires, mais ce délai peut toujours être évalué à environ six semaines ou deux mois : le transport prend encore une semaine et ce n'est qu'au bout de ce temps que le navire peut être mis sur cale. Si on ajoute qu'il y a peu d'usines en France qui fabriquent les pièces détachées, que les chantiers sont obligés de les construire eux-mêmes ou de les commander en Angleterre, ce qui, dans les deux cas, occasionnera encore une perte de temps, on s'expliquera facilement la durée des délais demandés par les constructeurs, durée bien supérieure à celle réclamée par leurs concurrents anglais, et dont nous avons donné plus haut quelques exemples.

Le temps pendant lequel le navire reste à l'état de projet vient augmenter les frais généraux, et cette quote-part viendra grever d'autant le prix de vente du bâtiment.

Quelle est la raison de cette méthode de travail ? Pourquoi, éclairés par l'exemple de l'Angleterre, nos constructeurs ne s'engagent-ils pas dans la voie suivie par ce pays, et ne cherchent-ils pas à réduire la période de préparation en simplifiant

leurs plans et en construisant quelques types toujours renouvelés ? Les constructeurs répondent qu'ils ne font que se plier aux désirs des armateurs ; ces derniers se déclarent obligés d'accepter la méthode de travail de leurs fournisseurs. Voyons d'abord les arguments des armateurs.

Les chantiers, disent-ils, recherchent surtout la clientèle de l'Etat et des compagnies subventionnées. Ils y trouvent des commandes assurées et, dès lors, leur organisation est dirigée vers ce but. Le navire de guerre demande plus de fini, plus de soins que le navire de commerce. La durée de la construction, le prix de revient, ont une importance bien moins considérable que pour ce dernier. Dès lors, on comprend les spécifications complexes exigées, la longue durée des commandes, les appareils auxiliaires devant être fabriqués en vue même du navire à construire, le soin que doivent mettre les ouvriers dans l'ajustage des différentes pièces et dans l'accouplement des différents organes. Ces qualités d'exécution demandent un personnel spécial qui ait surtout en vue de faire bien, plutôt que de faire vite. Les chantiers ont donc demandé aux arsenaux de l'Etat leur personnel dirigeant, parfois même leurs contre-mâîtres. Ceux-ci ont apporté, dans leur nouvelle situation, leur science technique incontestable, leur scrupuleuse exactitude et leurs soins

minutieux, mais ils y ont aussi apporté leur méthode de travail, et nul n'ignore que si nos arsenaux travaillent bien, ils ne travaillent ni vite, ni à bon marché. Les constructeurs, de leur côté, tout en reconnaissant le bien fondé de ces critiques qui leur semblent cependant exagérées légèrement, objectent aux armateurs que c'est sur leur demande qu'ils entrent dans tous les détails des plans, dans toutes les prévisions des devis et qu'ils sont mal venus de se plaindre d'une méthode qui n'est que le résultat de leurs exigences. Les mêmes personnes qui se contentent du cargo-boat courant en Angleterre, sans modifications, lorsqu'elles s'adressent aux chantiers anglais, deviennent soudain d'une exigence extraordinaire, réclamant les spécifications les plus minutieuses, lorsqu'elles accordent leurs commandes à leurs compatriotes.

Il y a du vrai dans les deux opinions : la construction du navire de guerre demande des qualités tout autres que celles du navire de commerce et on est forcé d'avouer que si les ingénieurs de l'Etat possèdent un savoir technique que nul ne conteste, ils ne savent pas toujours se plier aux exigences commerciales. Chez eux, le fonctionnaire annihile souvent l'industriel. Lorsqu'un de ces ingénieurs, après un service assez prolongé à l'industrie, rentre dans les arsenaux, on a souvent

remarqué que son service prenait aussitôt un caractère plus pratique, plus approprié aux nécessités commerciales. En ce qui concerne les exigences des armateurs, il est vrai que souvent les constructeurs sont en butte aux demandes de perfectionnements les plus récents, qu'on exige, sur les plans, les installations les plus compliquées, et parfois même les plus confortables, mais cela s'explique facilement si l'on considère que la clientèle habituelle de nos constructeurs est constituée par les marines militaires des différents pays et les services subventionnés. Les lignes de navigation, à service régulier, sont organisées en vue du transport des voyageurs et non des marchandises et rien d'extraordinaire, dès lors, aux demandes d'aménagements confortables.

On a voulu voir encore une nouvelle cause d'infériorité entre les chantiers anglais et les chantiers français dans la situation financière des deux pays. Il est certain que l'Angleterre n'a pas à faire face aux mêmes dépenses que notre pays. Sa dette est bien moindre que la nôtre, et si elle dépense plus que nous pour sa flotte, jusqu'à ces derniers temps ses dépenses militaires étaient fort restreintes. Il est certain que si on évalué par tête d'habitant les charges supportées par les deux pays, on trouve que le Français paie plus d'impôts que l'Anglais. Mais ce procédé semble bien

délicat pour apprécier les charges d'une nation, et la discussion des budgets annuels prouve que de telles moyennes peuvent servir à illustrer toutes les thèses. A plus forte raison serait-il téméraire de vouloir induire d'une moyenne générale, portant sur l'ensemble des habitants d'un pays, une comparaison entre la situation particulière de deux industries qui ne représentent qu'une faible part de l'activité économique des deux pays. Il faudrait envisager plutôt alors d'une façon spéciale les divers impôts, et la question se compliquerait alors de multiples questions d'incidence. Toujours est-il que les constructeurs anglais se plaignent de la lourdeur des impôts qui les frappent, et, en particulier, de la façon injuste dont ils sont atteints par l' « Income-Tax ». Mais quel est celui qui ne se plaint pas des exigences du fisc ?

Pour expliquer ces différences, la situation économique, plutôt que la situation financière, semblerait devoir être envisagée. Le régime de liberté des échanges dont jouit l'Angleterre, et qui est la conséquence de sa position géographique, a développé, dans des proportions considérables, le mouvement de ses échanges maritimes. Sa prospérité commerciale a nécessité sa force militaire, et l'accroissement de ses flottes a donné un vigoureux essor aux constructions navales. Cette prospérité, servie par des circonstances naturelles

exceptionnelles, lui a permis de développer toutes ses ressources et de devenir, en quelque sorte, le grand marché des navires. Les autres nations, qui se trouvent dans une situation moins favorisée, n'ont pu lutter à armes égales avec leur puissante rivale. Capitaux, matières premières, main-d'œuvre, tout ce qui forme le prix de revient du navire s'y trouvait dans des conditions moins avantageuses. Aux circonstances naturelles qui faisaient la force de l'Angleterre, nous ne pouvions opposer que notre science et notre aptitude technique. Les Anglais eux-mêmes reconnaissent ces facultés et on pourrait étendre à tous nos ateliers ce que sir Charles Dilke disait des établissements de la Méditerranée :

« La Seyne et la Ciotat construisent les meilleurs navires qui existent, malgré le désavantage naturel de leur situation. Ces chantiers n'ont ni charbon, ni matières premières, ni main-d'œuvre à bon marché, et si, néanmoins, ils arrivent à de bons résultats, ceux-ci sont dus au talent dont les Français ont fait preuve. »

Mais le talent n'est point suffisant pour lutter contre des avantages naturels; de là la nécessité de recourir à l'Etat pour obtenir des encouragements et des mesures de protection. C'est cette intervention de l'Etat que nous allons examiner.

TROISIÈME PARTIE

La protection des constructions navales.

INTRODUCTION

DIFFÉRENTES MESURES DE PROTECTION

Devant l'infériorité de la situation économique des chantiers français vis-à-vis de leurs concurrents anglais, infériorité tenant à des causes naturelles, nous avons reconnu que des mesures de protection et des encouragements directs s'imposaient. L'Etat a été amené à s'engager dans cette voie, par suite de la place importante que l'industrie des constructions navales tient dans la vie d'une nation, et de l'influence de sa prospérité sur la vie politique et militaire du pays. La marine marchande montre, en temps de paix, le pavillon national sur toutes les mers et est ainsi un signe visible de la puissance de la patrie ; en temps de guerre, elle apporte son concours à la flotte de

combat, pour assurer les communications entre la métropole et ses colonies.

De bonne heure, les gouvernements ont reconnu l'utilité d'encourager cette partie du commerce national, et l'on a toujours considéré cette branche de l'activité économique comme ayant un caractère particulier, portant en elle comme un reflet de la vie politique d'un pays. Nous avons vu, dans l'historique qui ouvre cette étude, que dès que la France prend véritablement conscience de sa puissance de grande nation, les encouragements commencent pour la marine marchande. Le premier ministre, qui eut vraiment souci du développement de la richesse de la France, n'oublia point le commerce maritime dans les encouragements qu'il prodigua aux forces productives de ce pays. Depuis lors, tous les gouvernements ont suivi cet exemple, sauf pendant les quelques années qui suivirent la loi de 1866, où l'on voulut introduire, sans transition, de nouveaux principes et où une réforme trop hâtive n'aboutit qu'à un douloureux avortement. Les souffrances furent tellement vives, que bientôt l'Etat dut abandonner sa politique d'indifférence et redonner au commerce maritime une nouvelle protection sous la forme de l'intervention directe. On peut donc dire que depuis trois siècles, c'est-à-dire depuis qu'il existe une marine dans notre

pays, on a toujours considéré que cette industrie avait besoin de protection et d'encouragement et l'on n'a hésité que sur le choix des moyens pour lui venir en aide.

On peut diviser ces moyens en trois grands groupes que nous examinerons successivement.

Dans le premier, on considère la navigation maritime comme un commerce ordinaire et la construction navale comme une industrie ne différant en rien des autres. Dès lors, on la protège par les moyens normaux applicables à l'ensemble des produits, c'est-à-dire par des prohibitions à l'entrée ou des droits élevés à l'importation des produits similaires. Les constructeurs se trouvent ainsi maîtres du marché intérieur et jouissent, dans le cas même de prohibition, d'un quasi-monopole.

Le deuxième mode de procéder part d'un point de vue tout différent. Au lieu d'assurer aux constructeurs le marché national et de les défendre directement de la concurrence, on les met à même de lutter contre cette concurrence, à armes égales, en leur permettant de s'approvisionner, en franchise, des matières nécessaires à leur industrie. Ce système a reçu le nom de système des constructions navales, car, s'il n'est pas particulier aux industries maritimes et se rattache au principe de l'admission temporaire, c'est dans cette

industrie qu'il a reçu l'application la plus complète.

Un troisième groupe est plus récent et se traduit par une intervention directe de l'Etat, qui, par des primes allouées aux constructeurs et aux armateurs, vient ainsi diminuer leurs frais de production ou d'exploitation par des subsides proportionnés à cette production ou à ce commerce. C'est le système des primes, prime à la construction et prime à la navigation qui s'est introduit dans nos lois depuis une vingtaine d'années.

Nous étudierons successivement ces trois formes de protection.

CHAPITRE PREMIER

PROHIBITION ET DROITS DE DOUANES

C'est là la forme la plus simple de la protection, car elle consiste à appliquer aux navires les règles générales douanières, auxquelles sont soumis les autres produits. C'est ce système qui fut appliqué par Cromwell, dans son célèbre act de navigation, et qui a été une des premières causes de la puissance maritime de l'Angleterre en ruinant le commerce des Hollandais. C'est le même principe qui inspira l'acte de navigation du 21 septembre 1793, qui stipulait que le commerce entre la France et les autres nations serait réservé aux navires français et au pavillon d'origine, et que ne serait réputé navire français que celui construit en France ou déclaré de bonne prise (1). De plus, le cabotage était réservé au pavillon national (2). Ce régime resta en vigueur jusqu'à la loi de 1866,

(1) Article 2.

(2) Article 4.

mais, en fait, ses dispositions avaient cessé d'exister depuis quelques années et la prohibition avait fait place à des droits d'importation.

Un décret du 17 octobre 1855, pris à l'occasion de la guerre de Crimée et nécessité par le besoin où l'on était de se procurer des navires, avait décidé que les bâtiments de toute sorte à voiles ou à vapeur seraient admis à la francisation moyennant le paiement d'un droit de 10 0/0 *ad valorem* (1). De plus, le traité de commerce de 1860 avec l'Angleterre avait admis la libre importation de bâtiments de mer au droit de 25 francs par tonneau de douane pour le navire en bois, de 70 francs pour le navire en fer. Ces droits devaient être réduits à 20 et à 60 francs à partir du 1^{er} octobre 1864.

Ce régime fut étendu à la Belgique par le traité du 1^{er} mai 1861.

La loi de 1866 alla bien plus loin et permit pour ainsi dire la libre entrée des navires, puisque, pour être admis à la francisation, ils n'avaient à payer qu'un simple droit de 2 francs par tonneau. Ce n'était plus là une mesure de protection, et l'on avait plutôt affaire à une taxe fiscale qu'à un droit de douane proprement dit. Le navire présente, en effet, cette particularité que son introduction dans un pays où il est soumis à des droits ne se fait presque jamais sur lest et que le bénéfice

(1) Article 2.

fait sur le prix de vente de la cargaison vient en diminution du droit d'entrée, et même lorsque celui-ci est minime, fait complètement disparaître ses effets. C'est ce que l'on remarque pour les navires construits en Angleterre et achetés par des armateurs français. Au pays d'origine, le navire trouvera une cargaison de houille toujours prête à être embarquée, marchandise d'un transport assez facile, ne nécessitant aucune condition spéciale d'arrimage, et d'une vente à peu près assurée dans tous les ports du continent. Le bénéfice ainsi réalisé sur ce transport qui se fait ordinairement avec un équipage réduit et sans grands frais vient diminuer d'autant le droit de francisation de 2 francs par tonneau.

Ce droit de francisation est toujours en vigueur et le taux en est resté le même. Lorsqu'en 1872, on voulut rétablir les surtaxes de pavillon, on voulut en même temps protéger l'industrie des constructions navales et l'on établit des droits de 40 francs par tonneau de jauge pour les navires à voiles en bois, de 50 francs pour les navires mixtes, et de 60 francs pour les navires en fer. Les droits étaient augmentés du droit afférent à la machine pour les navires à vapeur (1). Mais ces droits ne furent jamais appliqués, bien que la loi de 1873 n'ait pas abrogé cet article 5, et l'on con-

(1) Loi du 30 janvier 1872, article 5.

tinua à être placé sous le régime conventionnel. Le droit de 2 francs a été introduit dans nos tarifs douaniers.

Ce système est donc aujourd'hui complètement abandonné. Mais on peut en retrouver encore un vestige dans notre législation dans une disposition qui remonte à l'origine même de la prohibition, à la loi du 27 vendémiaire an II, contenant des dispositions relatives à l'acte de navigation. L'article 8 de cette loi portait :

« Les bâtiments français ne pourront, sous peine d'être réputés bâtiments étrangers, être radoubés ou réparés en pays étranger, si les frais de radoub ou réparations excèdent 6 livres par tonneau, à moins que la nécessité de frais plus considérables ne soit contractée par le rapport signé et affirmé par le capitaine et autres officiers du bâtiment, vérifié et approuvé par le consul ou autre officier de France, ou deux négociants français résidant en pays étranger et déposé au bureau du port français où le bâtiment reviendra. »

Cet article, qui avait pour but d'assurer aux chantiers français les travaux de réparation, ne semble plus avoir la même raison d'être et est la plupart du temps inappliqué. Le développement de la navigation, l'augmentation du coût des moindres réparations a rendu cette limite de 6 livres par tonne d'une insuffisance exagérée, comme le

fait justement remarquer M. Estier, dans son rapport :

« Voit-on un paquebot de 1.000 à 2.000 tonnes dont la dépense quotidienne dépasse plusieurs milliers de francs, perdant la nationalité française pour avoir subi à l'étranger des réparations excédant 6.000 à 12.000 francs? Le simple changement d'un arbre de couche entraîne à des frais beaucoup plus élevés (1). »

Aussi dans le projet actuellement soumis aux délibérations de la chambre des députés, cette limite est-elle portée de 6 à 30 francs (2).

Presque toutes les nations maritimes ont délaissé la prohibition des navires et lui ont substitué des droits plus ou moins élevés à l'importation. Une seule nation avait jusqu'à ce jour réservé la nationalisation aux seuls navires sortant de ses chantiers. Les Etats-Unis d'Amérique semblent vouloir atténuer la rigueur de cette législation puisque le bill soumis actuellement aux discussions du Congrès admet l'américanisation des navires construits à l'étranger à condition que les propriétaires de ces navires de provenance étrangère fassent construire aux Etats-Unis un tonnage égal et cela pendant les dix années suivantes. Ces mesures, qui ont pour but de développer l'industrie des

(1) Compte rendu, page 743.

(2) Cet article a été adopté par la Commission.

constructions navales dans un pays à l'essor industriel très rapide, n'ont point d'application dans les pays où les moyens de production n'existent pas et où il faut toujours faire appel aux chantiers étrangers.

On a alors permis aux armateurs de demander les ressources nécessaires pour leur flotte aux nations voisines ; les droits de douane ont été abaissés jusqu'aux plus basses limites et parfois même jusqu'à l'exemption absolue. Il en est ainsi en Russie, où, depuis le 1^{er} juillet 1898 et pour une durée de 10 ans, les navires en fer construits à l'étranger et destinés à naviguer dans les mers étrangères sont exempts de droits d'importation. La loi se rapporte aussi à tous les navires destinés à naviguer sous pavillon russe sur le Danube. Les ancres et chaînes, qui font partie de l'équipement des navires, sont aussi exemptes de droits pendant dix ans (1).

(1) *Revue générale de la marine marchande*, 1898, page 269.

CHAPITRE II

ENTRÉE EN FRANCHISE DES MATIÈRES PREMIÈRES

Nous avons vu que ce système avait reçu le nom de système des constructions navales. Ce n'est point qu'il fût spécial à cette industrie puisqu'il n'était qu'une application du principe de l'admission temporaire, mais cette faculté qui, plus tard fut généralisée à toutes les industries métallurgiques, fut d'abord réservée à la seule construction des navires.

Le principe de l'admission temporaire est bien connu : il consiste à importer en France, en franchise de droits, des matières destinées à recevoir un complément de main-d'œuvre. L'industriel doit justifier dans un certain délai qu'il a exporté une quantité de produits fabriqués correspondant à l'importance des matières admises en franchise. S'il ne peut faire cette preuve, les produits étrangers sont supposés être entrés dans la consommation intérieure et doivent payer les droits de douane. Ce système ne semble en prin-

cipe léser aucun intérêt puisque les marchandises admises temporairement doivent être réexportées après avoir reçu en France un accroissement de valeur et avoir procuré du travail à la main-d'œuvre nationale. En fait, il n'en est pas toujours ainsi ; par suite des difficultés d'application, des fraudes qui peuvent se produire dans la justification à l'exportation, on est arrivé souvent, sinon à déduire, tout au moins à diminuer notablement les droits de protection douanière, parfois même à accorder aux produits étrangers une véritable prime à l'importation sur le marché national.

L'admission temporaire a été établie par l'article 5 de la loi du 5 juillet 1836 et cette faculté a été accordée aux métaux par l'ordonnance du 28 mai 1843. Le texte ne visait que l'importation des tôles et cornières et des autres pièces en fer destinées à la construction des bateaux en fer et des chaudières pour machines à vapeur.

L'industriel qui réclame la faculté de l'admission temporaire souscrit une obligation par laquelle il s'engage à réexporter, après mise en œuvre, une certaine quantité de produits fabriqués. A ce moment, la soumission de l'importateur est apurée et il est déclaré indemne ou débiteur des droits de douane. Deux procédés ont été suivis successivement pour l'apurement des acquits-à-caution, l'obligation de la réexportation à l'identique ou à

l'équivalent. L'équivalent consiste à compenser les matières introduites par des produits fabriqués provenant de matières de même espèce et en quantité équivalente, sans que cependant les matières soient obligatoirement les mêmes que celles qui ont été importées. Dans l'identique, au contraire, et ainsi d'ailleurs que l'indique cette dénomination, on réexporte les matières mêmes qui ont été introduites (1).

Le système de l'équivalent n'est pas sans entraîner de sérieuses difficultés et prête facilement sinon à la fraude du moins à quelque chose qui y ressemble fort et qu'on a appelé le « trafic des acquits-à-caution ». Il amène une perturbation sur le marché économique et entre les producteurs d'un même pays. Lorsqu'on admet la réexportation à l'équivalent, il peut arriver que l'entrée et la sortie des marchandises ne se fasse pas par les mêmes frontières, qu'elles ne concernent pas les usines de la même région et par suite le marché d'importation sera surchargé des quantités introduites et celui d'exportation jouira d'une véritable prime à la sortie. Ce régime privilégiait les maîtres de forges du Centre et du Midi au détriment de leurs concurrents de la région du Nord-Est et des intérêts du Trésor. Ils jouissaient en outre du

(1) PALLAIN. — *Les douanes françaises*, T. I, page 364.

bénéfice représenté par le prix de transport des métaux de la frontière à leurs usines.

Cette façon de procéder avait donné lieu à un véritable commerce, le trafic des acquits dont M. Pallain explique ainsi le mécanisme :

« Lorsqu'un maître de forges ou un constructeur avait obtenu un crédit d'importation temporaire de métaux, il transférait le pouvoir à un commissionnaire ou, par son intermédiaire, à un négociant en métaux de la région d'importation moyennant le paiement d'une somme équivalente tantôt à la presque totalité du droit, tantôt à une partie seulement de ce droit, selon l'état du marché. Le cessionnaire du pouvoir d'introduction prenait livraison des métaux, et les acquits étaient déchargés par le titulaire du pouvoir au moyen d'objets fabriqués avec des métaux bruts produits dans les usines mêmes de cet industriel ou dans un établissement de la région. En somme, le trafic des acquits-à-caution avait pour résultat de substituer au droit inscrit dans le tarif un droit nouveau qui n'était autre que le prix de cession des pouvoirs, c'est-à-dire la prime dont bénéficiait le cédant (1). »

La loi de 1836, qui organisait l'admission temporaire, avait expressément exigé la réexportation

(1) PALLAIN, tome I, page 370.

à l'identique et l'ordonnance du 28 mai 1843 n'avait fait qu'une application de ce principe en stipulant qu'au moment de l'entrée il serait apposé sur chaque feuille de tôle et sur les autres pièces de fer une ou plusieurs estampilles ou marques, destinées à en garantir l'identité (1) et que, lors de la réexportation des bateaux et chaudières, le service des douanes reconnaîtrait l'identité des matières et s'assurerait que les objets fabriqués représentaient les quantités, espèces et qualités de tôle et de fer admises temporairement (2).

Mais on abandonna bientôt la rigueur de ces prescriptions, et le décret du 17 juillet 1856 supprima l'obligation de l'estampille. Un autre décret du 15 février 1862, tout en étendant à tous les métaux la faculté d'admission temporaire, disposa que la compensation pourrait se faire entre les métaux de toute origine à condition qu'ils soient en quantité, degré de fabrication et dimensions correspondantes. Les décrets du 9 janvier 1870 et du 24 janvier 1888 vinrent diminuer ces facilités en imposant spécialement le transport à l'usine et en n'admettant la compensation que pour les métaux produits avec le même combustible. Ce dernier décret n'a d'ailleurs eu aucune influence sur notre sujet, le régime que nous étudions ayant

(1) Article 3.

(2) Article 4.

été remplacé en 1881 par un système de primes à la construction. Jusqu'à cette époque, les chantiers de construction s'étaient trouvés sous le régime de la loi de 1866 combinée avec le décret du 9 janvier 1870 dont nous venons de parler.

Lorsqu'en 1866, la prohibition fit place au simple droit de francisation de 2 francs par tonneau, on résolut de donner aux constructeurs les moyens de lutter contre la concurrence étrangère. Dans ce but, non seulement la loi confirma la facilité d'admission en franchise pour les métaux nécessaires à la construction, mais encore étendit cette faculté aux pièces détachées et ouvrées entrant dans la construction et l'armement. La loi des 10 mai-12 juin 1866 établissait la franchise des droits à l'importation de tous les objets bruts ou fabriqués, y compris les machines à feu et les pièces de machines entrant dans la construction, le gréement, l'armement et l'entretien des bâtiments de mer destinés au commerce, en bois ou en fer, à voiles ou à vapeur, à charge de justifier dans le délai d'un an de l'affectation desdits objets à la destination ci-dessus prévue (1). Les décrets devaient déterminer les justifications à fournir et, en cas de fraude, outre le paiement des droits, l'importateur était frappé d'une amende égale au triple de ces droits.

(1) Article premier,

Le règlement d'administration publique pris en exécution de cette loi établissait certaines conditions pour l'obtention de la franchise sans, toutefois, aller jusqu'à revenir à l'obligation de l'apposition de l'estampille qui restait facultatif pour le service des douanes. Les déclarations devaient, en outre, contenir la description des objets, afin d'en garantir l'identité (1). Les soumissions de métaux, de nature et de forme déterminées, ne pouvaient être apurées que par des produits présentant les mêmes caractères.

Enfin, deux dispositions de ce décret donnèrent lieu bien vite aux plaintes des constructeurs et nous retrouvons dans l'enquête de 1873 les nombreuses critiques que soulevèrent les art. 9 et 11.

Les produits fabriqués avec des matières premières introduites en franchise devront représenter ces mêmes matières poids pour poids et sans aucun déchet (2).

Tout objet mis à bord des bâtiments de mer et toute autre matière incorporée dans la construction desdits bâtiments sous le bénéfice du présent décret seront, en cas de débarquement, de réparation ou de démolition du navire, soumis aux dispositions de la législation générale en matière de douane (3).

(1) Article 5.

(2) Article 9.

(3) Article 11.

Cette protection ne donna pas tous les résultats qu'on en pouvait espérer. Les constructeurs se plaignirent bientôt de ne pas être remboursés des droits afférents aux nombreux déchets que nécessitait la mise en œuvre des matières admises en franchise. A la commission extraparlamentaire de 1873, M. Ozenne, directeur du commerce extérieur, avait proposé d'étendre aux déchets la franchise des droits accordés jusqu'alors au poids brut. Il pensait qu'un décret suffirait pour cette modification. M. Dupuy de Lôme, le rapporteur de cette commission, fit ressortir que le seul résultat de ce système serait de rendre presque impossible l'apurement exact des acquits-à-caution. Il faisait remarquer que les déchets varient, non seulement avec la nature de la matière première, mais encore avec la nature de l'objet fabriqué. La réexportation continuant, malgré quelques restrictions, de se faire à l'équivalent, il pouvait se faire qu'une introduction de métal non ouvré fût compensée par la sortie d'un ouvrage ayant subi cinq ou six opérations industrielles successives et pour chacune desquelles il y avait eu des déchets. Se contenterait-on d'allouer en décharge ceux résultant de la dernière opération, ou remonterait-on jusqu'à la fabrication première? Dans le premier cas, le constructeur continuait à être lésé; dans le second, c'était forcer le service des

douanes à établir un décompte tellement complexe qu'il ouvrirait la porte à toutes les fraudes. Après avoir relaté les différents emplois pour lesquels on pouvait utiliser les fontes admises en franchise, le rapporteur concluait en ces termes :

« Ainsi, pour ne citer que la fonte de fer, selon qu'elle sera supposée transformée en tôle ouvrée ou en pièces de machines, ou servant directement à la confection d'objets moulés avec ou sans ajustage, il y aura lieu d'allouer des déchets variant dans d'énormes limites entre 10 et 70 0/0. »

M. Chalès, de Bordeaux, faisait ressortir dans la même discussion qu'il existait une anomalie dans notre législation, par suite de l'application de l'article 11 du décret de 1866, cité plus haut. Les navires étrangers peuvent être francisés moyennant un droit de 2 francs par tonneau. Il en résulte que si on démolit un de ces navires une fois qu'il a payé ce droit de 2 francs, si on change un mât en fer ou une chaudière, ces parties sont considérées comme francisées et elles entrent dans la consommation sans droits. Si, au contraire, vous enlevez ces objets d'un bâtiment construit en France sous le régime des admissions temporaires, il faut qu'ils payent 6 francs à 7 fr. 50 par 100 kilogrammes pour entrer dans la consommation intérieure. Aussi, un navire français arrivé à son terme ne vaut-il pas les frais de démolition.

Enfin, la généralisation du trafic des acquits-à-caution abaissa d'une façon normale la protection accordée aux constructeurs. Pour une très grande partie des matières employées dans cette industrie, l'importation directe à l'identique était impraticable, par suite de la rapidité avec laquelle se produisent les commandes : d'où la nécessité de s'approvisionner auprès des forges voisines qui profitaient alors du bénéfice que leur laissait l'apurement des acquits. De 1870 à 1873, les pouvoirs d'introduction se sont maintenus à un prix qui ne laissait au constructeur qu'un bénéfice de 3 francs environ par 100 kilogrammes.

Si nous nous reportons au tableau récapitulatif indiquant l'accroissement de la flotte française depuis 1860, nous voyons que sous ce régime les constructions navales ont été loin de jouir de la prospérité que leur prédisaient les législateurs de 1866, lorsqu'ils crurent devoir les livrer à la concurrence absolue des chantiers anglais.

En 1866, la France avait construit 960 voiliers jaugeant 50.171 tonneaux et 26 vapeurs d'un tonnage de 10.938 tonneaux ; les années suivantes, ces chiffres tombent brusquement à 44.963, 46.728, 39.889 pour les voiliers et à 3.590, 3.220, 7.425 pour les steamers. En 1880, nous étions loin de la production de 1886, nous n'avions construit que 720 voiliers jaugeant 9.101 tonneaux et 43 vapeurs

jaugeant 3.528 tonneaux. Il est vrai que ce chiffre est exceptionnellement bas et que l'année 1879 avait vu mettre à l'eau 10.722 tonnes de steamers. Mais cette année avait été marquée par une grande prospérité, et en l'espace de 24 ans, la production annuelle n'avait atteint que trois fois ce chiffre de 10.000 tonneaux.

Il serait exagéré de voir dans la législation que nous venons d'examiner la seule cause de l'état précaire de nos constructions. Elle ne saurait avoir eu d'effets que sur le prix de revient des matières premières, et nous avons vu que ce n'était là qu'une des causes de notre infériorité à l'égard de nos rivaux. La transition trop brusque d'un régime de protection à la liberté à peu près complète, l'évolution des procédés de navigation, la transformation du matériel n'avaient fait qu'augmenter les souffrances de notre industrie. La législation de l'admission en franchise n'avait certes pas causé tout le mal des constructeurs, mais on peut dire aussi qu'elle n'avait point procuré tous les avantages qu'on en pouvait espérer. Une expérience pénible et qui n'avait pas été sans entraîner de nombreuses pertes avait permis de constater qu'il ne suffisait pas d'accorder aux constructeurs la franchise des matières premières pour leur permettre de lutter contre leurs rivaux. Il fallait essayer de nouveaux modes de protection, ne por-

tant plus seulement sur l'achat des matières premières, et dès 1873, le système de l'admission temporaire reconnu insuffisant était remplacé par un projet de primes directes à la construction, qui devait devenir la base du régime institué par la loi de 1881 et encore en vigueur à l'heure actuelle.

Mais avant de passer à l'examen des primes, il est bon de remarquer que certains pays ont conservé le système de l'admission en franchise des matières nécessaires aux constructions navales. Nous avons vu que la Russie admettait en franchise non seulement les matières premières, mais aussi le navire lui-même. Les autres pays ont été moins loin dans cette voie. Un projet de loi mexicain, présenté en 1899, a admis l'entrée en franchise des matières premières destinées à la construction (1).

La Belgique a suivi le même exemple par la loi du 29 décembre 1899 et l'application de ces dispositions fixée au 1^{er} janvier 1900 a coïncidé avec la création des établissements fondés à Anvers par la banque d'Outremer et les chantiers « Vulcan », de Brême.

Aux Etats-Unis, la loi du 28 août 1894 accorde une subvention indirecte aux constructeurs, car elle spécifie que tous les matériaux de provenance

(1) *Revue maritime et coloniale*, 1899, t. I. page 221.

étrangère, qui sont destinés à la construction des navires aux Etats-Unis, sont exempts de droits de douane, à la condition que ces navires ne soient pas destinés au cabotage entre les ports américains du même Océan pendant plus de deux mois par an. Les navires construits aux Etats-Unis pour compte étranger ne peuvent se livrer au cabotage entre les ports américains. Enfin, tous les articles de production étrangère et destinés aux réparation des navires américains, qui font les voyages des ports étrangers, ou vont des ports américains de l'Atlantique à ceux du Pacifique et réciproquement, sont exempts de droits de douane à l'entrée.

En Allemagne, nous trouvons une législation sensiblement analogue. La loi du 24 mai 1885 spécifie que les matériaux destinés à la construction, aux réparations et aux emménagements des navires de mer, y compris les objets d'armement, sont exempts de droits à l'entrée. Ces objets d'armement sont : le gréement, les ancres et chaînes, les voiles et le filin, les objets de timonerie (instruments, compas, baromètres, pavillons, lochs, fusées de signaux, etc.), les approvisionnements y compris les canons, fusils, pistolets et épées, les pompes, anspects, poulies, moufles ; l'outillage du charpentier, les embarcations et leur armement ; les objets d'inventaire du service

des machines. Ces exemptions ne s'appliquent qu'aux objets manufacturés en totalité ou en partie et provenant des pays étrangers, tandis que les gueuses de fer, lingots de cuivre et autres matières premières sont taxés selon le tarif réglementaire des douanes.

Les objets d'armement précités, qui n'auront pas payé de droit d'entrée et n'auront pas été utilisés pour la construction ou l'armement des navires de mer, sont soumis aux droits.

Mais il semble que ces dispositions aient fait leur temps. Par suite du développement des chantiers allemands, des facilités qu'ils trouvent pour s'approvisionner auprès des usines nationales, il est possible que, dans un délai assez court, les matières nécessaires aux constructions navales rentrent dans le droit commun et ne jouissent plus d'aucune franchise. Si le vœu émis dans ce sens en 1900 par la commission du Reichstag n'a encore été suivi d'aucun effet législatif, il dénote toutefois que la question sera bientôt soulevée, et étant données les opinions économiques du Parlement allemand, il est facile de supposer dans quel sens elle sera résolue. Il est juste d'ajouter que dès que ces intentions ont été connues, les représentants des constructeurs ont immédiatement protesté et ont réclamé le maintien de l'état de choses actuel.

Si cette mesure était adoptée, elle aurait, par suite de l'organisation du commerce en Allemagne, des résultats assez particuliers et établirait des inégalités frappantes entre les divers chantiers. On sait que des établissements importants de construction ont été créés dans les limites des ports francs de Hambourg et de Brême. Les marchandises peuvent donc en franchise de tous droits de douane y être débarquées, classées et réexpédiées : de véritables fabriques peuvent utiliser les produits étrangers sans que leur industrie soit grevée de droits à l'importation. Il est certain que si la disposition proposée au Reichstag venait à être votée, ces établissements pourraient lutter contre leurs concurrents à armes inégales puisqu'ils pourraient se procurer à meilleur compte les matières premières.

M. Durassier avait proposé aux études de la Commission extraparlamentaire une disposition analogue qui aurait consisté à établir les chantiers en véritables ports francs, exonérés des droits de douane. Cette question ne semble pas avoir fait l'objet d'un sérieux examen ; on a sans doute cru qu'elle ne pouvait être ainsi traitée incidemment, et qu'elle se rattachait aux franchises locales qui sont demandées depuis quelques années pour nos établissements maritimes. Mais s'il est beaucoup parlé des ports francs, il est difficile de croire que

ce système sera prochainement adopté. Outre les questions de principe, il met en jeu tant d'intérêts particuliers, tant de rivalités locales, qu'il semble que l'exemple de l'Allemagne ne soit pas près d'être suivi.

PRIMES A LA CONSTRUCTION (loi du 29 janvier 1881)

Relevé général des primes allouées de 1884 à 1893

NATURE DES CONSTRUCTIONS			1881		1882		1883		1884		1885		1886		1887		1888		1889		1890		1891		1892		Du 1 ^{er} au 29 janvier 1893		TOTAUX		
			Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	
				Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.		Fr. c.	
Navires en bois	de moins de 200 tonneaux (10 fr. par tonneau)	Jauge. . . .	7.867 46	»	8.619 16	»	7.906 05	»	9.545 44	»	6.549 78	»	7.441 90	»	5.219 34	»	7.969 97	»	6.503 03	»	7.226 29	»	10.279 06	»	11.138 14	»	989 32	»	97.255 44	»	
		Primes . . .	»	78.674 66	»	86.194 60	»	79.060 50	»	95.454 40	»	64.497 80	»	74.419 00	»	52.195 40	»	79.699 70	»	65.030 30	»	72.262 90	»	102.790 60	»	111.381 40	»	9.893 20	»	972.554 46	»
	de plus de 200 tonneaux (20 fr. par tonneau)	Jauge. . . .	834 29	»	1.695 91	»	895 21	»	2.345 17	»	2.735 24	»	1.189 05	»	766 39	»	420 60	»	615 69	»	2.380 39	»	1.010 92	»	623 58	»	»	»	15.512 14	»	
		Primes . . .	»	16.685 80	»	33.918 20	»	17.904 20	»	46.903 40	»	54.704 80	»	23.781 00	»	15.327 80	»	8.412 00	»	12.273 80	»	47.607 80	»	20.218 40	»	12.471 60	»	»	»	310.208 80	»
Navires mixtes (40 fr. par tonneau)	Jauge. . . .	»	»	»	»	»	»	13 11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	72 54	»	»	»	»	»	»	»	85 65	»	
	Primes . . .	»	»	»	»	»	»	524 40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2.901 60	»	»	»	»	»	»	»	3.426 00	»	
Navires en fer (60 fr. par tonneau)	Jauge. . . .	9.776 37	»	58.186 80	»	38.416 44	»	54.667 95	»	11.573 73	»	31.707 80	»	15.643 13	»	24.448 72	»	35.341 70	»	30.577 55	»	31.572 89	»	19.825 55	»	78 16	»	361.816 79	»		
	Primes . . .	»	586.582 20	»	3.491.208 00	»	2.304.986 40	»	3.280.077 00	»	694.423 80	»	1.902.468 00	»	938.577 80	»	1.466.923 20	»	2.120.502 00	»	1.834.653 00	»	1.894.373 40	»	1.189.533 20	»	4.689 60	»	21.709.007 60	»	
Total général du tonnage des navires construits			Jauge. . . .	18.478 12	»	68.502 17	»	47.217 70	»	66.571 67	»	20.858 75	»	40.338 75	»	21.629 06	»	32.839 29	»	42.458 42	»	40.256 77	»	42.862 87	»	31.587 27	»	1.067 48	»	474.668 32	»
			Primes . . .	»	681.942 66	»	3.611.320 80	»	2.401.951 10	»	3.422.959 20	»	814.626 40	»	2.000.668 00	»	1.006.111 00	»	1.555.034 90	»	2.197.806 10	»	1.957.425 30	»	2.017.382 40	»	1.313.386 20	»	14.582 80	»	22.945.196 86
Machines (12 fr. les 100 kg.)			Nombre de kg.	1.612.093 ^{kg} 00	»	3.858.042 ^{kg} 90	»	3.166.172 ^{kg} 80	»	7.595.385 ^{kg} 66	»	1.755.437 ^{kg} 63	»	7.507.734 ^{kg} 90	»	2.876.587 ^{kg} 50	»	1.435.581 ^{kg} 09	»	6.616.206 ^{kg} 25	»	5.922.274 ^{kg} 40	»	5.667.679 ^{kg} 00	»	4.848.725 ^{kg} 50	»	96.501 ^{kg} 60	»	60.958.422 ^{kg} 20	»
			Primes . . .	»	193.451 16	»	822.965 14	»	619.940 74	»	911.446 28	»	210.652 51	»	900.928 16	»	345.190 50	»	532.269 73	»	793.944 75	»	710.672 92	»	680.121 48	»	581.847 06	»	11.390 20	»	7.315.020 63
Renouvel. de chaudières (8 fr. les 100 kg.)			Nombre de kg.	943.821 94	»	1.328.881 00	»	1.730.076 00	»	1.882.039 00	»	1.293.420 00	»	1.300.282 00	»	1.327.266 00	»	1.620.686 50	»	784.414 00	»	1.613.637 00	»	1.292.683 25	»	1.539.398 50	»	180.199 00	»	16.850.804 19	»
			Primes . . .	»	75.505 75	»	106.310 48	»	138.406 08	»	150.563 12	»	103.873 60	»	104.022 56	»	106.181 28	»	129.654 92	»	62.753 12	»	120.090 96	»	163.414 06	»	123.151 88	»	15.135 92	»	1.348.064 33
Total général des primes allouées.			950.899 57	»	4.340.596 42	»	3.160.297 92	»	4.484.968 60	»	1.129.152 51	»	3.005.618 72	»	1.457.482 78	»	2.216.959 55	»	3.054.503 97	»	2.797.189 18	»	2.800.918 54	»	2.018.385 14	»	41.308 92	»	31.658.281 82	»	

CHAPITRE III

PRIMES A LA CONSTRUCTION

Nous avons vu que, dès 1874, le rapport de Dupuy de Lôme avait préconisé un système de primes directes pour venir en aide à la marine marchande. Ce n'est point là pourtant que cette idée se manifeste pour la première fois. La prime pour la construction des machines marines était fort ancienne, et la prime à la construction avait déjà été proposée. Lors de la discussion de la loi de 1866, le Corps législatif avait repoussé un amendement, de M. Pouyer-Quertier, ainsi conçu :

« Une prime de 8 0/0, représentant la somme des droits perçus sur les matières premières nécessaires à la fabrication des produits manufacturés, employés dans la construction, l'armement et le gréement des navires, sera accordée aux constructeurs qui emploieront des produits fabriqués français. »

Lors de l'enquête faite, en 1870, par le Corps

législatif, la prime à la construction est demandée par plusieurs déposants. M. Lalande, armateur de Bordeaux, réclame pour les constructeurs une prime de 35 ou 50 francs par tonneau, pour leur permettre de perfectionner leur outillage. Son collègue, M. Maurel, se contenterait de 15 0/0 pour les navires en fer, et de 10 0/0 pour les navires composites, avec décroissance au bout de la quatrième année. M. Babin, le grand constructeur de Nantes, ne demandait pas davantage, et se contentait d'une prime de 30 francs par tonneau de jauge pour les navires en fer, et de 20 francs pour les navires en bois.

La question était ainsi nettement posée, et fit l'objet de presque toutes les discussions de la Commission extraparlamentaire instituée en 1873. Ses travaux furent résumés dans un rapport de Dupuy de Lôme, qui exposa toutes les faces du problème d'une façon si précise et si claire, que son travail a servi de base à toutes les discussions futures.

Dupuy de Lôme expose d'abord la situation particulière des constructeurs de navires. Seuls, parmi les industriels, ils doivent employer des matières premières, frappées d'un droit à l'importation, tandis que leurs produits fabriqués ne sont protégés par aucune taxe douanière. Il semblerait que les navires devraient être frappés d'un droit

au moins égal à celui qui frappe les fers entrant dans leur construction, c'est-à-dire 8 francs les 100 kilogrammes de métal pour la coque et son matériel d'armement, 12 francs pour 100 kilogrammes de machines montées à bord. Si on ajoute à ces droits les frais de transport qui peuvent être évalués à 2 francs les 100 kilogrammes, et que les fers, à l'état de navires, ne paient point puisqu'ils touchent, au contraire, un fret rémunérateur à leur premier voyage, on voit que les droits, à l'importation des navires, devraient être de 10 francs les 100 kilogrammes pour les coques, et de 14 francs pour les machines motrices. Si on estime à 640 kilogrammes, par tonneau de jauge, le poids net du métal entrant dans la construction d'un navire en fer, à 240 kilogrammes celui d'une coque en bois, doublée en cuivre avec mâture en fer, on trouve que les droits à l'importation devraient s'élever à 64 francs pour les navires en fer, et à 22 francs pour ceux construits en bois. Or, ces bâtiments sont admis, sans distinction, au simple droit de 2 francs, sans rien pour la machine. C'est donc un avantage de 62 francs par tonneau de jauge pour la coque, et de 14 francs par 100 kilogrammes de machines, dont jouissent les constructeurs étrangers par rapport à nos producteurs.

Il est vrai que la loi de 1866 a accordé l'admis-

sion en franchise pour les matières entrant dans la construction du navire, mais on a vu plus haut que la législation sur les déchets et le trafic des acquits-à-caution avaient de beaucoup restreint cette faveur. Dupuy de Lôme estime que, par suite de ces deux circonstances, les constructeurs n'ont pu bénéficier que d'environ 3 fr. 45 par 100 kilogrammes, ou 22 francs par tonneau de jauge de navire, et d'une somme équivalente par 100 kilogrammes de machines. La différence entre ce bénéfice et celui de 62 francs par tonneau de jauge, et de 14 francs par 100 kilogrammes de machines que représente pour le constructeur étranger l'introduction des navires en fer tout grées et tout armés, nécessite donc le paiement à l'industriel français d'une prime de 40 francs par tonneau de jauge, et de 10 fr. 55 par 100 kilogrammes de machines. La prime serait portée à 60 francs par tonneau de jauge pour compenser non seulement les droits sur les métaux, mais encore ceux frappant tous les autres objets et matières employés par les constructeurs. Elle serait réduite à 20 francs par tonneau de jauge brute pour les navires en bois de plus de 200 tonneaux, à 10 francs pour ceux d'un tonnage inférieur. La perte à supporter par le Trésor devait être de 2.307.000 francs, mais comme il devait récupérer par le paiement des droits de douane une somme

de 618.000 francs, son sacrifice ne devait se monter en somme qu'à 1.689.000 francs.

C'est ce projet qui a servi sinon de base directe à la loi de 1881, tout au moins a inspiré ses auteurs.

Lors de la discussion de cette loi, la prime à la construction a rencontré fort peu d'adversaires et presque tous les efforts des survivants de 1866 et des partisans de la liberté commerciale, se sont portés sur la prime à la navigation que nous examinerons plus loin. Plusieurs de ces derniers, entre autres, MM. G. Périn et Rouvier, se basant sur la conduite des Etats-Unis après la guerre de sécession pour reconstituer leur flotte, auraient préféré une prime à la construction plus élevée, estimant que le meilleur moyen pour aider l'armateur à lutter contre ses concurrents étrangers, était de lui fournir toutes facilités pour se procurer le navire à bon marché.

La mesure à laquelle ces orateurs faisaient allusion, était un Act du Congrès des Etats-Unis de 1872, par lequel le secrétaire du Trésor était autorisé à offrir une prime qui ne devait pas excéder 10 dollars par tonne, payables chaque année, pendant une période de cinq ans, pour la construction, dans les limites des Etats-Unis, de navires à vapeur en fer, d'au moins mille tonneaux chacun, jusqu'à concurrence d'un total de

500.000 tonnes. Les susdites primes ne devaient être acquises qu'à raison de 100.000 tonnes de construction par an, au maximum, et les navires admis au bénéfice de cette prime devaient être exclusivement employés à la navigation avec l'étranger.

Mais ce point de vue ne fut pas accepté ; on n'envisagea pas, ou plutôt on ne voulut pas envisager les moyens proposés comme de véritables mesures de protection, et on chercha à faire des primes allouées la simple restitution des sommes payées d'autre part, la compensation de charges supportées par la marine. Ces charges étaient, pour l'armement, celles imposées pour le recrutement et le service de la marine militaire, et l'on conçoit que l'on ait été embarrassé pour trouver leur équivalence en argent. Pour la construction, c'étaient les charges imposées par le tarif des douanes. Celles-ci étaient plus facilement évaluables.

C'était le principe de la commission de 1874 que l'on reprenait, et le ministre des Finances d'alors résumait d'un mot tout le système : « La prime à la construction n'est qu'une autre manière de compter. »

Ce n'était point seulement le principe émis par Dupuy de Lôme qui recevait ainsi une application, mais les chiffres mêmes proposés dans son rapport passaient dans le texte de la loi.

Elle stipulait :

« En compensation des charges que le tarif des douanes impose aux constructeurs de bâtiments de mer, il leur est attribué les allocations suivantes :

« Pour les navires en fer ou en acier, 60 francs par tonne de jauge brute.

« Pour les navires en bois, 200 tonneaux ou plus, 20 francs.

« Pour les navires en bois de moins de 20 tonneaux, 10 francs.

« Pour les navires mixtes, 40 francs.

« Pour les machines motrices placées à bord des navires à vapeur et pour les appareils auxiliaires, tels que pompes à vapeur, servo-moteurs, treuils, ventilateurs mus mécaniquement, ainsi que pour les chaudières qui les alimentent et leur tuyautage, 12 francs par 100 kilogrammes. Sont considérés comme navires mixtes, les navires bordés en bois, dont la membrure et le barotage sont entièrement en fer ou en acier (1). »

Toute augmentation de jauge donnait droit à la même prime : pour les changements de chaudières, il était accordé 8 francs par 100 kilogrammes pesés sans les tubes pour les produits d'origine française. Par contre, le régime de l'ad-

(1) Article 4.

mission temporaire, établi par la loi du 19 mai 1866, était supprimé. Comme mesure transitoire, les navires sur chantiers, au moment de la promulgation de la loi, ne devaient recevoir la prime que déduction faite des droits de douane dont étaient passibles les matières étrangères employées (1).

Lors de la discussion de la loi au Sénat, on avait demandé que la prime fût accordée pour les travaux de réparations, autres que les accroissements de jauge. Dupuy de Lôme avait combattu cette disposition, alléguant que le décompte de la prime serait d'une application difficile et entraînerait peut-être même pour les chantiers l'obligation de l'exercice.

La loi de 1881, qui devait avoir une durée de dix ans, fut prorogée pour une période de deux ans et remplacée par la loi du 30 janvier 1893 qui n'a apporté que quelques modifications de détails au système existant. Mais ce n'était point là le projet de la commission de la Chambre des députés. Celle-ci, considérant que le chiffre de 60 francs par tonneau de jauge brute pour les coques en fer et en acier était insuffisant, quoiqu'il compensât, et au delà, les droits de douane sur les matériaux employés, proposait de doubler cette prime et de la porter à 120 francs pour les vapeurs en fer

(1) Articles 5, 7 et 8.

ou en acier, et à 100 francs pour les voiliers. Pour ne pas augmenter les charges du Trésor, une réduction était opérée sur le montant des primes à la navigation. Mais l'augmentation des primes directes à la construction était plus forte que la diminution de prime que l'on faisait subir à la navigation et représentait environ le tiers en sus pour les vapeurs, et le double pour les voiliers. En ce qui concerne les constructeurs des navires en bois, par suite de l'élévation des droits sur cette matière, le taux de l'allocation était élevé à 50 fr. pour les navires de plus de 200 tonneaux et à 40 francs pour les navires de moins de 200 tonneaux. Les nouveaux droits de douane rendaient nécessaire l'élévation des primes aux machines et chaudières à 15 francs les 100 kilogrammes.

Ce système, qui présente de grandes analogies avec celui que nous avons vu soutenir lors de la discussion de la loi de 1881 et qui consiste à faire porter tous les efforts sur la prime à la construction, pour procurer ainsi à l'armateur toutes facilités d'achat des navires, fut complètement abandonné par suite de l'introduction dans la loi de la suppression de la demi-prime à la navigation pour les navires de construction étrangère. Cette mesure qui fut la grande innovation de la loi de 1893, et que nous examinerons plus loin, assurait aux constructeurs de tels avantages, que l'élévation

de la prime à la construction n'avait plus de raisons d'être et que tout le projet de la commission dut être profondément remanié. Cette modification ne demanda point beaucoup de peines ; on se contenta de maintenir, pour dix ans, le système voté en 1881, en lui faisant subir quelques modifications de détail.

C'est cette législation qu'il nous reste à examiner. Les primes à la construction doivent être distinguées en deux catégories : les primes sur la coque des navires, et la prime sur les chaudières et machines. Partant de la même idée qu'en 1881, la loi du 30 janvier 1893 pose d'abord le principe qu'elles sont accordées en compensation des charges que le tarif des douanes impose aux constructeurs des navires. Elles sont fixées :

Pour les navires à vapeur ou à voiles, en fer ou en acier, 65 francs ; pour les navires en bois de 150 tonneaux ou plus, 40 francs ; pour les navires en bois de moins de 150 tonneaux, 30 francs ; par tonneau de jauge brute totale, calculée conformément aux articles 1 à 12 du décret du 24 mai 1873 et à l'article 1^{er} du décret du 7 mars 1889 (1).

La loi de 1893 fait disparaître la catégorie des navires mixtes et considère comme navires en

(1) Article 2.

bois ceux qui sont bordés exclusivement en bois.

On voit par ces chiffres que le taux des primes allouées par la loi de 1881 a été élevé de 5 francs pour les navires en fer et en acier, de 10 francs pour les navires en bois de la première catégorie, et de 20 francs pour ceux de la deuxième.

C'est là une conséquence de la loi du 11 janvier 1892 qui a majoré les droits de douanes sur les matériaux entrant dans la construction des navires. Cette prime a été étendue par la loi de 1893 aux constructions pour les marines marchandes étrangères. Quant aux transformations que subissent les navires, elles ne donnent lieu à l'allocation d'une prime que si elles ont pour effet d'augmenter son tonnage. Cette prime est calculée d'après le nombre de tonneaux d'augmentation.

Les primes sont allouées suivant le tonnage brut total, calculé suivant les dispositions que nous avons rappelées, plus haut, mais ce tonnage peut différer de la jauge brute ordinaire inscrite sur les papiers du navire. Aussi le règlement d'administration publique du 26 juillet 1893, pris en exécution de l'article 13 de la loi, a disposé que « la jauge brute totale, calculée conformément à l'article 1^{er} ci-dessus, est, en vue de la liquidation des primes et dès la première demande formée par le constructeur ou l'armateur, mentionnée dans l'acte de francisation du navire, sous le titre « Tonnage

spécial pour la liquidation des primes prévues par la loi du 30 janvier 1893 (1). »

En ce qui concerne les machines, la loi de 1893 ne confond pas, comme la précédente, l'industrie du constructeur du navire et celle du constructeur des machines et chaudières. Il y a là un petit accroissement de formalités, puisque les primes doivent ainsi donner lieu à une double liquidation, mais ainsi les allocations vont directement à la personne à qui elles sont dues sans passer par l'intermédiaire du constructeur. Ces primes aux machines sont très anciennes ; elles remontent à l'article 1^{er} de la loi du 6 mai 1841, qui, abrogeant l'admission en franchise des fontes destinées à la construction des machines marines, stipulait que les machines à vapeur de fabrication étrangère, qu'elle qu'en soit la force, employées sur des navires français destinés à la navigation internationale maritime, seraient exemptes de tous droits. Si ces machines étaient de fabrication française, elles avaient droit à une prime de 33 0/0 de la valeur en entrepôt des mêmes machines de construction étrangère, valeur déterminée par le comité consultatif des arts et manufactures.

La loi de 1893, toujours en compensation des charges du tarif de douanes, alloue aux constructeurs de machines :

(1) Article 2.

Pour les machines motrices et les appareils auxiliaires, tels que pompes à vapeur, servo-moteurs, dynamos, treuils, ventilateurs mus mécaniquement, placés à l'état neuf à bord des navires tant à voiles qu'à vapeur, ainsi que pour les chaudières à vapeur neuves qui les alimentent et leur tuyautage 15 francs par 100 kilogrammes.

La prime est accordée pour les machines motrices et les appareils auxiliaires mis en place à l'état neuf ainsi que pour les parties neuves des machines qui subiraient des transformations ou des réparations pendant l'existence du navire.

Lors du changement de chaudières, la compensation est fixée à 15 francs par 100 kilogrammes de chaudières neuves de construction française (1).

Il résulte de ce que la prime est accordée aux réparations des machines et non à celles de la coque, que seules les pièces de rechange embarquées pour l'appareil moteur doivent être comptées dans le calcul de l'allocation.

La prime est due pour tout bâtiment en état de tenir la mer et spécialement pour les remorqueurs qui vont chercher les navires à l'entrée des rades pour les conduire aux ports. En cas de contestation, une commission technique est chargée de s'assurer dans quelle catégorie doit entrer le na-

(1) Article 3.

vire. Il existe de ces commissions dans chaque arrondissement maritime et à Paris pour les navires construits par les chantiers de l'intérieur. Elles sont composées chacune d'un officier de marine, d'un officier du génie maritime et d'un représentant de l'administration des douanes. Cette commission peut employer tous les moyens d'investigation qui lui paraissent nécessaires; elle peut visiter les navires et faire au besoin procéder à des essais. Elle dresse procès-verbal de ces vérifications. En outre, pour les bâtiments de mer qui doivent être livrés à l'étranger, la commission doit s'assurer que le navire n'est pas construit en vue du service de la marine de guerre.

Le paiement des primes à la construction est assuré par les soins des deux ministères des Finances et du Commerce. L'administration des douanes est chargée de faire une liquidation provisoire des droits; le ministère du Commerce arrête définitivement cette liquidation et ordonnance la dépense.

L'article 37 du décret du 25 juillet 1893 a fixé les conditions de cette liquidation :

Pour la prime afférente aux navires neufs, le receveur des douanes du port de construction constate que le navire est en fer, en acier ou en bois, qu'il est de construction française et il indique quelle en est la jauge brute totale. Il y joint,

s'il y a lieu, le procès-verbal de la commission technique instituée par l'article 5 du règlement, conformément aux dispositions contenues dans le dernier paragraphe de l'article 4 de la loi. Pour les bâtiments de mer destinés aux marines étrangères, cette commission doit certifier que le navire n'a pas été construit en vue du service de la marine de guerre. Les accroissements de jauge sont certifiés dans les mêmes formes.

En ce qui concerne les primes accordées aux machines, les règles sont les suivantes :

Le poids des machines motrices et des appareils auxiliaires, des chaudières à vapeur et de leur tuyautage, celui des parties neuves destinées aux machines qui subiraient des transformations ou des réparations pendant l'existence du navire est certifié au lieu de construction par les officiers du génie maritime, chargés, pour la marine militaire de la surveillance des usines et par les agents placés sous leurs ordres, désignés à cet effet, ou, à leur défaut, par les ingénieurs des mines désignés par le ministre des Travaux publics, sur la demande du ministre des Finances et par les contrôleurs placés sous leurs ordres. Les constructeurs doivent mettre à la disposition des ingénieurs et agents le personnel et le matériel nécessaire pour les pesées. Le receveur des douanes du port de construction ou de réparation s'assure, lors de l'ar-

rivée des machines ou parties de machines à pied-d'œuvre, de leur identité avec les objets pesés à l'usine. Il certifie après leur mise en place l'emploi qu'elles ont reçu (1).

On ne tient pas compte dans le calcul de la prime des fractions de poids inférieures à 100 kilogrammes. L'imputation à chaque exercice des ordonnances de paiement est déterminée pour les primes à la construction des coques, d'après l'année de francisation ; pour les primes à la construction des machines et des chaudières du premier armement, d'après l'année de francisation ; pour les primes à la construction des portions de machines et des chaudières nouvelles, d'après l'année de la mise en place.

Telles sont les dispositions qui régissent actuellement les primes à la construction. Elles ne semblent pas devoir être modifiées de sitôt, puisque le projet de loi actuellement soumis aux délibérations du parlement ne modifie en rien cette législation et ne fait que proroger, pour une durée de vingt ans à partir de sa promulgation, les articles 1 à 4 de la loi du 30 janvier 1893 qui ont réglementé les primes à la construction.

Quels ont été les effets de ces primes ? Les chantiers français y ont-ils trouvé une nouvelle

(1) Article 4 du décret du 23 juillet 1893.

prospérité ? Ces questions seront plus utilement examinées après l'étude de la prime à la navigation et de la demi-prime ou compensation d'armement. Les lois de 1881 et de 1893 ont tellement lié intimement la construction et l'armement, les mesures de protection prises à leur égard ont des effets si complexes, qu'il est difficile de les analyser séparément. On pourrait même dire, sans passer pour ami du paradoxe, que les primes à la construction influent surtout sur le commerce d'armement, tandis que les primes à la navigation ont des effets directs sur l'industrie des constructions navales. Nous réserverons de même pour la fin de cette étude quelques aperçus sur la législation étrangère, car cet enchevêtrement d'intérêts connexes et des dispositions législatives existe dans beaucoup de pays autres que la France.

Nous nous contenterons ici de montrer quels sacrifices l'Etat a dû consentir en faveur des constructeurs depuis 1881. C'est ce que fait ressortir la lecture des deux tableaux ci-annexés :

Il ressort de cet examen que pendant la durée de la loi de 1881, le chiffre des primes payées s'est élevé à 22.995.196 fr. 86, représentant 474.668 tonneaux de jauge pour une période de douze ans, soit une moyenne de 1.916.266 francs par an. Pendant le même temps la prime pour les machines avait demandé 8.663.084 fr. 96, soit un total général de 31.658.281 fr. 82. Pour les sept ans d'application de la loi de 1893, ces mêmes primes se sont élevées à 21.169.532 fr. 75, représentant 382.198 tonneaux de jauge soit une moyenne de 3.024.219 francs par an. Si on ajoute 5.763.186 fr. 97 pour les chaudières, on arrive à un total général s'élevant à 26.932.719 fr. 72. On voit que les sacrifices de l'Etat vont en augmentant, surtout depuis la promulgation de la loi de 1893. Les prévisions du budget de 1900 qui s'élevaient à 4.800.000 francs seront certainement dépassées et on a été obligé d'ouvrir un crédit supplémentaire de 2 millions pour cet exercice.

Il est juste de faire observer qu'une partie de ces primes s'applique à des matériaux importés de l'étranger et que, dès lors, l'Etat récupère une partie de ces sommes par l'acquittement des droits de douanes.

PRIMES A LA CONSTRUCTION (loi du 30 janvier 1893)

Relevé général des primes allouées de 1893 à 1899

NATURE DES CONSTRUCTIONS		1893		1894		1895		1896		1897		1898		1899		
		Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	Tonneaux	Primes	
Application de la loi du 30 janvier 1893		T	Fr. c.	T	Fr. c.	T	Fr. c.	T	Fr. c.	T	Fr. c.	T	Fr. c.	T	Fr. c.	
Navires en bois	de moins de 150 tonneaux (30 fr. par tonneau)	Jauge. . . .	9.829 46	»	9.160 56	»	11.002 32	»	11.667 24	»	13.181 01	»	9.327 38	»	7.698 24	»
		Primes . . .	»	283.088 60	»	263.824 08	»	316.866 33	»	336.016 54	»	379.613 37	»	279.821 74	»	230.947 22
	de plus de 150 tonneaux (40 fr. par tonneau)	Jauge. . . .	3.345 21	»	3.255 07	»	3.048 42	»	2.964 26	»	4.898 07	»	4.225 01	»	4.663 54	»
		Primes . . .	»	128.456 38	»	123.842 63	»	117.059 29	»	113.827 52	»	188 086 20	»	169.000 28	»	186.541 75
Navires en fer (65 fr. par tonneau)		Jauge. . . .	18.658 57	»	14.223 04	»	21.239 59	»	42.178 16	»	59.484 48	»	45.051 56	»	83.125 86	»
		Primes . . .	»	1.164.295 52	»	887.518 19	»	1.325.350 27	»	2.631.917 04	»	3.711.927 71	»	2.928.351 31	»	5.403.180 79
Total général du tonnage des navires construits		Jauge. . . .	31 833 24	»	26.608 67	»	35.290.33	»	56.809 66	»	77.565 10	»	58.603 93	»	95.487 64	»
		Primes . . .	»	1.575.840 50	»	1.275.184 89	»	1.759.275 89	»	3.081.761 10	»	4.279.627 28	»	3.377.173 33	»	5.820.669 76
		Kilogrammes		Kilogrammes		Kilogrammes		Kilogrammes		Kilogrammes		Kilogrammes		Kilogrammes		
Machines et renouvellement des chaudières (15 fr. les 100 kgrs)		Nombre de kgrs.	2.727.100 00	»	5.653.591 00	»	7.231.930 09	»	7.115.200 00	»	6.015.165 00	»	8.244.480 00	»	8.290 166	»
		Primes . . .	»	536.702 40	»	814.117 11	»	1.041.397 94	»	1.024.588 80	»	866.183 71	»	1.236.671 99	»	1.243.525 02
Total général des primes allouées en vertu de la loi du 30 janvier 1893.			2.412.542 90		2.089.302 00		2.800.673 83		4.106.349 90		5.145.810 99		4.613.845 32		7.064.194 78	

CHAPITRE IV

PRIMES A LA NAVIGATION

Il semble qu'un pareil chapitre ne devrait avoir aucune place dans une étude sur la protection de la construction navale, car l'on ne conçoit ce genre de prime que pendant l'exploitation du navire, c'est-à-dire après son achèvement et son acquisition par l'armateur. Dès lors, le prix ayant été payé, les droits des constructeurs ayant été liquidés, les allocations que le navire touchera dans la suite ne devraient, en aucun cas, profiter à ceux-ci. Mais il n'en est pas ainsi : les lois de 1881 et de 1893 ont réuni les deux industries dans une même disposition, ont essayé des compensations entre les prétentions des deux parties et sont arrivées ainsi à enchevêtrer tellement les intérêts, à créer entre les armateurs et les constructeurs des rapports d'interdépendance si étroits, que lorsqu'il s'est agi d'attribuer à chacun la part de primes que lui allouait l'Etat, celui-ci a vu ses projets à peu près déjoués par de multiples ques-

tions d'incidence. Les sommes qu'il attribuait au commerce maritime, en compensation des charges qui lui étaient imposées, rentraient, pour une part, dans la caisse des constructeurs. Le taux des primes favorisait une branche de l'industrie au détriment de l'autre, et des mesures prises pour protéger l'armement arrivaient à restreindre la navigation du pavillon national.

Il nous faut donc étudier sommairement la prime à la navigation, mais dans cette étude nous aurons surtout en vue l'industrie des constructions navales et nous rechercherons surtout quelles sont les dispositions de la législation qui influent sur celle-ci.

Tout d'abord, remarquons que, suivant les idées que nous avons vues prévaloir pour la construction, cette prime est représentée comme la contre-partie de charges pesant sur l'armement. « A titre de compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire », portent l'article 9 de la loi du 30 janvier 1881 et l'article 5 de la loi du 30 janvier 1893. Ce n'est pas ici le lieu de rechercher quelles sont ses charges. Cette étude fort complexe, parfois même fort subtile, nous conduirait à un grand nombre de petits faits, qui, pris en particulier, n'auraient pas une importance très grande et qui, réunis en faisceau, n'auraient pas beaucoup

plus de valeur. Disons seulement que ces charges ne correspondent pas à la prime allouée et qu'une part de celle-ci est accordée pour atténuer certaines causes d'infériorité de notre armement qui n'ont, pour la plupart, rien à voir avec la marine militaire. Si nous ajoutons qu'une de ces causes est le prix élevé que nos constructeurs sont obligés, par suite des circonstances naturelles que nous avons examinées, de demander pour leurs productions, nous aurons peut-être trouvé, sinon toutes, du moins une des raisons qui expliquent la prime à la navigation.

On semble, d'ailleurs, de plus en plus disposé à abandonner ces termes de charges, de compensations, de contre-parties, et maintenant que la protection de la marine marchande est acceptée de presque tout le monde, on semble vouloir délaissér des mots qui souvent couvraient toute autre chose que les idées qu'ils exprimaient. C'est ainsi que les rédacteurs du projet de loi de 1899, ayant à justifier la prime à la navigation, y voient la compensation, non seulement de charges militaires, mais encore des prix plus élevés de la construction, tandis que la compensation d'armement, innovation dont nous parlerons plus loin et avec laquelle les esprits ne sont pas encore familiarisés, est défendue par le seul intérêt de la défense militaire.

Qu'une part de la prime à la navigation soit payée aux constructeurs, c'est ce que tout le monde a reconnu dans la discussion de la commission extraparlamentaire, et ce fait faisait la base du système de M. Daymard. Après avoir constaté que la différence du prix de revient d'un voilier de 2.500 tonneaux de jauge brute totale était de 250.000 francs, l'armateur devait, d'après lui, prélever sur les primes touchées, les sommes nécessaires pour amortir, en dix années, la différence, ainsi que pour payer l'intérêt de son emprunt et l'assurance annuelle de l'excédent de prix non encore amorti, afin de ne rien perdre en cas de disparition du navire ; dans ces conditions, il se trouverait, à la fin de la période de dix années de primes, dans les mêmes conditions que si le navire avait été construit en Angleterre. Les constructeurs pourraient lui faciliter les emprunts nécessaires, en acceptant le paiement par acomptes et en faisant hypothéquer le navire comme garantie de leurs créances. On voit bien ce que ceux-ci gagneraient à cette combinaison ; on voit moins quel profit en retirerait l'armateur, à moins qu'on ne compte pour tel la faculté après dix ans de travail, de pouvoir lutter contre ses concurrents anglais avec un navire ayant déjà dix ans d'âge.

Tant que par suite de circonstances naturelles

ou par l'effet de dispositions législatives, les armateurs seront forcés de s'adresser aux chantiers français sans que ceux-ci aient à redouter la concurrence étrangère, une partie de la prime à la navigation ne fera que passer par les mains des commerçants pour aller dans les caisses des constructeurs. Les producteurs, dont le nombre est très restreint, pourront toujours s'entendre pour élever leurs prix de vente à un taux qui comprendra une partie de la prime, et c'est pour cette raison que la prime à la navigation a, en définitive, une toute autre incidence que celle que la loi entendait lui donner.

La prime à la navigation apparaît dans nos lois pour la première fois en 1881. Le rapport Dupuy de Lôme, en 1874, avait proposé un système tout différent, une prime à l'armement évaluée à 4 franc par homme et par jour d'embarquement. La loi de 1881 et, après elle, celle de 1893 ont fait varier la prime en raison du tonnage du navire et de la distance parcourue.

L'article 5 de la loi du 30 janvier 1893 accorde la prime à tous les navires de construction française de plus de 80 tonneaux bruts pour les navires à voiles, et de plus de 100 tonneaux bruts pour les navires à vapeur.

Le taux en est fixé à raison de 4.000 milles parcourus :

1° A 1 fr. 40 par tonneau de jauge brute totale pour les navires à vapeur, avec décroissance annuelle, à partir de leur construction, de :

0 fr. 06	pour les navires	en bois
0 fr. 04	»	en fer ou en acier.

2° A 1 fr. 70 par tonneau de jauge brute totale pour les navires à voiles, avec décroissance annuelle, à partir de leur construction, de :

0 fr. 08	pour les navires	en bois
0 fr. 06	»	en fer ou en acier.

Cette prime s'applique pendant dix ans, à dater de leur francisation, aux navires construits en France pendant la durée de la loi.

Les navires naviguant au cabotage international ne touchent que les $\frac{2}{3}$ de la prime. Sont exclus de son bénéfice les navires se livrant :

- 1° Au cabotage entre ports français ou à l'intercourse entre la France et l'Algérie ;
- 2° A la grande ou à la petite pêche ;
- 3° A la navigation sur une ligne subventionnée ;
- 4° A la navigation de plaisance ;
- 5° A une navigation entre un port français et un port étranger distants de moins de 12 milles.

Une surprime de 25 0/0 est accordée aux navires à vapeur construits sur des plans préalablement approuvés par le département de la Marine. Cette disposition semble devoir rester lettre morte, les

conditions imposées par cette administration étant impossibles à réaliser sur un navire de commerce.

Telle était l'économie des lois de 1881 et de 1893; nous verrons plus loin quels en ont été les résultats : disons pour l'instant ce qu'elles ont coûté au Trésor. Pendant la durée de la loi de 1881, il a été payé 62.679.513 francs pour les navires en fer et 10.329.637 francs pour les navires en bois, en tout 73.009.150 francs.

Pour la période de la loi de 1893, les primes se sont élevées à 48.281.560 francs pour les navires en fer et à 1.685.859 francs pour les navires en bois, soit un total de 49.967.419 francs.

A cette somme, il faut ajouter pour le cabotage international 8.886.484 francs.

Pour les deux navigations réunies, les sommes payées se sont élevées en 1893, à 6.071.808 fr. 53 cent. ; en 1894, à 7.853.939 fr. 29 cent. ; en 1895, à 8.580.891 fr. 72 cent. ; en 1896, à 9.574.731 fr. 34 cent. ; en 1897, à 11.332.968 fr. 60 cent. ; en 1898, à 12.292.914 fr. 66 cent. ; en 1899, à 13.236.277 francs (1).

Le projet de loi de 1899 propose de modifier sur quelques points le système de la prime à la navigation. Le taux de la prime est porté pour les va-

(1) Ces chiffres comprennent le montant de la demi-prime à la navigation qui a nécessité depuis 1893, 9.596.863 francs.

De 1881 à 1893 cette allocation avait exigé 18.063.781 francs.

peurs de 1 fr. 40 à 1 fr. 70 avec décroissance de 0 fr. 04 pendant la première période quinquennale, de 0 fr. 08 pendant la deuxième et de 0 fr. 16 pendant la troisième. Pour les vapeurs jaugeant plus de 3.000 tonneaux bruts, la prime est diminuée de 0 fr. 01 par 100 tonneaux au-dessus de 3.000 tonneaux sans que le taux de la première année puisse descendre au-dessous de 1 fr. 50.

Pour les navires à voiles, le taux de la prime est de 1 fr. 70 pour la première année avec décroissance annuelle de 0 fr. 02 pendant la première période quinquennale, 0 fr. 04 pendant la deuxième, 0 fr. 08 pendant la troisième.

Le projet supprime l'allocation accordée par la loi de 1893 aux navires en bois (1). Pour les voiliers jaugeant plus de 800 tonneaux bruts, le taux de la prime sera diminué de 0 fr. 40 par 100 tonneaux au-dessus de 800 sans que le taux de la première année puisse descendre au-dessous de 1 franc. La durée de la loi est portée de 10 à 15 ans.

(1) La Commission a adopté un amendement de MM. Surcouf et Armez par lequel les navires en bois sont admis à jouir de la prime.

Par contre, la proposition de M. Rispal, tendant à proroger simplement pour 15 ans la loi de 1893, à abaisser à 1 fr. 40 la prime des voiliers et à élever à 1 fr. 50 celle des vapeurs, a été rejetée.

CHAPITRE V

LA DEMI-PRIME AUX NAVIRES DE CONSTRUCTION ÉTRANGÈRE. LA COMPENSATION D'ARMEMENT

C'est là le point le plus délicat de la question, celui sur lequel les difficultés renaissent sans cesse et qui met fin presque toujours aux ententes temporaires des constructeurs et des armateurs.

Qu'est-ce au juste que cette demi-prime, sur laquelle personne n'est d'accord, pas même pour la définir ? Est-ce comme le prétend M. Jouet-Pastré « une véritable subvention à l'étranger », et poursuivre son rétablissement, est-ce faire « une œuvre mauvaise dans ses conséquences nationales, une œuvre de division entre Français ? (1) ». Est-ce, comme l'a soutenu M. Ch. Roux, une compensation des charges résultant de la législation française, et non une véritable prime à la construction étrangère (2) ? Est-ce même, comme on l'a dit, une simple prime, et la prime à la navigation

(1) Compte rendu, page 245.

(2) *Ibid.*, page 103.

deviendrait-elle ainsi une double prime ? Ce sont là, semble-t-il, de pures questions de mots, et si ces différents termes expriment une seule et même chose, recherchons quelle est cette chose, et employons pour la nommer le mot admis de demi-prime, sans y attacher aucun sens particulier. Il est vrai que MM. Raynal, Siegfried, Ch. Roux nous diront que c'est avec ces mots que le Parlement a été induit en erreur, qu'en accouplant le mot prime au mot étranger, on a pu lui faire croire qu'il s'agissait de subventionner les pays voisins qui peuvent devenir les pays ennemis. Cette opinion est peu flatteuse pour nos législateurs, mais comme elle émane de vieux parlementaires, bien placés pour savoir comment on agit sur les assemblées délibérantes, nous la tiendrons pour vraie, et si nous employons le terme de demi-prime, c'est pour la commodité de l'expression, sans faire du mot même un argument de tendance.

Cette demi-prime dont il est tant parlé, nous la trouvons dans l'article 9 de la loi de 1881, qui, après avoir établi le taux de la prime à la navigation, ajoute : « La prime est réduite à moitié de celle déterminée pour les navires de construction étrangère. » Elle a disparu de notre législation lors de la première prorogation de cette loi, en 1890, et elle n'y a plus trouvé place. En 1893, la commission de la Chambre des députés avait

proposé de revenir aux dispositions de 1881 mais, par 422 voix contre 106, la proposition fut rejetée et le Sénat maintint cette suppression par 213 voix contre 27. La demi-prime consistait donc à accorder aux armateurs, dont les navires avaient été construits à l'étranger, une prime à la navigation, mais pour les engager à adresser leurs commandes aux chantiers français, on ne leur accordait que la moitié de la somme qu'ils auraient touchée dans ce cas. Si l'on considère la prime à la navigation comme une compensation des charges imposées par la marine militaire, ces charges frappant indistinctement tous les navires francisés, quelle que soit leur origine, il semble logique d'accorder aux armateurs, dont les navires sont construits à l'étranger, la même allocation qu'aux autres. Si, outre les charges communes à tous, on considère que ceux qui s'adressent aux chantiers français supportent des charges supplémentaires, dont la plus importante est le prix élevé des constructions, on doit leur accorder une subvention plus forte, dont une partie, représentant les frais communs, sera attribuée à tous les armateurs, et dont l'autre leur sera personnelle, pour les dédommager de ceux qu'ils sont seuls à payer.

La suppression de la demi-prime ne peut s'expliquer que dans un troisième système : on veut

assurer le marché national aux produits français et comme il n'est pas possible de le faire par des barrières douanières, on emploie un procédé indirect. On accorde aux armateurs des encouragements sous forme de primes, mais pour jouir de cette faveur, on leur impose l'obligation de faire construire leurs navires en France. Nous avons vu, d'ailleurs, qu'une partie de cette prime ne faisait que passer de leurs mains dans celles des constructeurs, qui en étaient les véritables bénéficiaires. Pour ceux qui voudraient acheter leurs navires en Angleterre, on les engage à s'adresser aux chantiers français, en maintenant, non seulement leur infériorité à l'égard des armateurs étrangers, mais encore en l'augmentant vis-à-vis de leurs concurrents français. La prime à la navigation ainsi établie devient une protection puissante pour les chantiers français. Il ne reste aux armateurs qu'à faire construire en France leurs navires ou à restreindre leur commerce; beaucoup ont préféré prendre ce dernier parti.

Aussi, n'est-il pas étonnant que tout l'effort des armateurs ait porté sur ce point de la loi de 1893 et que toutes leurs demandes aboutissent au retour à la législation de 1881. Leurs arguments ont, d'ailleurs, été rappelés d'une façon très nette par M. Estier dans son rapport :

« Les armateurs, de leur côté, faisaient valoir que le nombre des grands chantiers français de construction étant faible (4 ou 5 seulement), il ne pourrait y avoir concurrence entre eux et que les prix, qui étaient démesurément élevés, demeureraient trop onéreux ; qu'au surplus, les chantiers existants, fortement organisés et véritablement supérieurs au point de vue technique, s'attachaient surtout à avoir des commandes de navires de guerre, soit pour l'Etat français, soit pour les nations étrangères (les commandes récentes, de 50 millions de francs en navires de guerre, faites par la Russie à la société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, montrent à la fois la haute valeur scientifique et industrielle de ces chantiers et la justesse des préoccupations des armateurs) ; qu'ils étaient, par contre, moins désireux d'avoir des commandes commerciales d'une importance pécuniaire infiniment moindre et sur lesquelles la marge du bénéfice était bien plus faible ; que la francisation économique du navire acheté à l'étranger ne l'empêchait pas de supporter en naviguant les charges imposées à tout navire armé sous pavillon français et n'atténuait en aucune façon la situation d'infériorité de la marine marchande française due à des causes multiples indépendantes du coût des navires (1). »

(1) Compte rendu, page 635.

Les constructeurs ont reproché aux armateurs d'avoir remis en question la loi de 1893 dès sa promulgation, mais ils oubliaient que ce n'était là que le résultat de leur propre politique ; avant cette loi, armateurs et constructeurs marchaient d'accord et le Syndicat général des armateurs et des constructeurs maritimes français représentait leurs intérêts communs. Quand la loi de 1893 est venue en discussion devant le Parlement, ce sont les constructeurs qui ont rompu l'union et ont déclaré par l'intermédiaire de M. Jouet-Pastré qu'ils se sépareraient du syndicat si celui-ci votait le rétablissement de la prime pour d'autres navires que ceux construits en France. Leurs prétentions ayant triomphé auprès des Chambres, en quoi les armateurs étaient-ils tenus de ne pas combattre leurs anciens alliés ? Les constructeurs étaient mal venus à parler alors d'une union qu'ils avaient les premiers dénoncée, et qui n'était plus possible par suite de l'état d'infériorité créé entre les contractants. La séparation valait mieux qu'une telle union, et M. Duprat pouvait dire :

« On veut à tout prix, nous, armateurs, nous maintenir dans les liens d'un mariage qui pour nous est un enfer ; ce n'est pas un mariage de convenance, c'est encore moins un mariage d'amour ; nous en avons assez de cette situation

et nous demandons carrément le divorce (1). »

D'ailleurs, les constructeurs n'avaient pas été unanimes à réclamer la suppression de la demi-prime. Sur les trois établissements qui représentaient alors presque exclusivement la production française, deux, les chantiers de la Gironde et ceux de la Loire s'étaient montrés disposés à accepter le projet de la commission de la Chambre, c'est-à-dire la demi-prime pour les navires construits à l'étranger et une élévation de la prime à la construction. Le troisième — c'était, il est vrai, le plus important — la société des Forges et Chantiers de la Méditerranée s'y était montrée résolument hostile, et c'est cette opinion qui prévalut devant le Parlement.

Aussi les armateurs profitèrent-ils des résultats défavorables des premières années qui suivirent la promulgation de la loi pour engager une vive campagne contre la suppression de la demi-prime. Dès le mois de novembre 1896, M. Ch. Roux, rapporteur du budget du ministère du Commerce, après avoir rappelé les conditions de cherté auxquelles construisaient nos chantiers et après avoir constaté qu'ils étaient matériellement inabordables pour la marine marchande libre, pour ce qu'on appelle vulgairement les bateaux rouleurs, ajoutait :

(1) Compte rendu, page 442.

« En attendant que nos chantiers de construction aient pris les moyens nécessaires pour construire à meilleur marché, nous ne voyons d'autre moyen, pour permettre à notre marine de renouveler son vieux matériel, que de revenir au système qui a existé longtemps et que nous avons défendu en 1893 : la demi-prime à la construction étrangère. Si on n'y recourt pas promptement, nous en serons réduits avant peu aux seules compagnies subventionnées, la marine libre va de plus en plus en déperissant, et disparaîtra à bref délai au grand détriment de nos chantiers et ateliers. »

Les armateurs trouvaient bientôt un appui puissant auprès du Conseil supérieur de la marine marchande institué auprès du ministère de la Marine. Cette assemblée votait, le 4 février 1897, le texte suivant proposé par M. Fraissinet :

« La Commission des armements du Conseil supérieur de la marine marchande, après avoir reconnu l'inefficacité de la loi du 30 janvier 1893, et l'impossibilité pour l'armement de traiter avec des chantiers français à des conditions de prix et de délais lui permettant de lutter contre la concurrence internationale, émet le vœu : que la moitié des primes inscrites dans la dite loi soit accordée aux bâtiments de construction étrangère francisés. »

La commission extraparlamentaire de 1897

trouva donc la question de la demi-prime posée dès ses premières réunions et on peut dire que ce sujet a fait l'objet de toutes les discussions. On s'aperçut bien vite que la loi de 1893 n'avait point produit tous les résultats qu'on en espérait et qu'une réforme était nécessaire. La première qui devait se présenter à l'esprit était le retour pur et simple au régime de la loi de 1881. Le rétablissement de la demi-prime, combattue par les constructeurs, les représentants de l'industrie métallurgique et la majorité des armateurs faisant naviguer des voiliers — majorité par le nombre, mais non par le tonnage — était vivement réclamée par les Chambres de commerce des grands ports maritimes, notamment de Marseille et du Havre. Mais on fit remarquer que si pour certains tonnages la demi-prime constituait seulement une compensation aux charges de l'armement, pour d'autres elle représentait un bénéfice réel. De plus, plusieurs armateurs demandaient l'élévation de la prime à la navigation accordée aux vapeurs. Mais si les deux mesures étaient proposées simultanément, c'était une telle dépense pour le budget qu'il était à craindre que de pareilles propositions ne fussent jamais adoptées par le Parlement.

Dans un autre système, on accordait une prime de 1 fr. 70 pour les vapeurs construits en France, sans décroissance, payable pendant 15 ans. Elle

serait réduite à 0 fr. 70 pour les navires construits à l'étranger. Les constructeurs objectèrent qu'ils n'avaient pas refusé la demi-prime pour accorder une allocation s'élevant aux $\frac{2}{3}$ de la prime entière. De plus, ce système aurait gravement engagé les finances de l'Etat.

Le vœu émis par la Chambre de commerce de Nantes fut ensuite examiné. Il était ainsi conçu :

« A notre avis, il serait possible et convenable de rétablir, sous une autre forme, au profit des armateurs, une partie de la compensation qui leur a été enlevée, et nous formulons notre proposition dans les termes suivants : Attribution de la prime entière à la navigation aux armateurs de navires de toute origine, en leur faisant acquitter, au moment de la francisation de navires étrangers, des droits de douane représentant une très large protection supplémentaire pour la construction française, ce droit décroissant en même temps que la prime, suivant l'âge du navire ».

Cette solution aurait constitué, pour les chantiers de construction, une protection insuffisante, deux ou trois années de navigation pouvant suffire à l'armateur pour regagner par la prime le droit de douane.

Une autre proposition consistant à relever à 130 francs, par tonneau de jauge, la prime à la construction et à accorder une prime de naviga-

tion uniforme de 0 fr. 70 pour tous les navires sans distinction d'origine, fut encore repoussée sur les instances des représentants de l'industrie des constructions navales. Le relèvement pur et simple de la prime accordée aux vapeurs, laissait encore les armateurs sous la dépendance des constructeurs. N'ayant point à redouter la concurrence étrangère, les établissements français, en nombre restreint, répondraient aux nombreuses demandes qui suivraient l'augmentation de la prime par une élévation de leurs prix.

Tous ces systèmes ayant été écartés, l'on adopta celui de la compensation d'armement, dont le principe avait été exposé devant la commission, par M. Estier, et qui parvint à réaliser l'accord entre les représentants des deux intérêts en présence. Le principe de ce système était le suivant :

« La seule objection fondée que les constructeurs puissent faire à l'allocation de la demi-prime, est que cette demi-prime n'est pas proportionnelle aux charges qu'impose l'armement sous pavillon français. Si une demi-prime quelconque de x centimes par tonneau de jauge et par 1.000 milles parcourus est, pour un navire d'une jauge déterminée, la représentation exacte de ses charges de navigation sous pavillon national, elle est trop faible pour le navire d'une jauge moindre, trop forte pour celui d'une jauge supérieure. Il

est donc juste, de la part des constructeurs, d'indiquer que, au-dessus d'un certain tonnage, la demi-prime devient une protection au navire de construction étrangère et cesse d'être une compensation pour l'armateur français. »

« Mais l'objection des constructeurs cessera d'être justifiée si on proportionne l'allocation aux charges véritables et pour tous les tonnages ; s'il vient alors à l'esprit de certains d'entre eux de contester l'équité de cette allocation, on pourra raisonnablement les taxer d'intransigeance et cette opposition systématique leur aliénera bien des hésitants (1). »

Après avoir admis ce principe, la commission en adopta successivement les conséquences dans les six résolutions suivantes :

1° La sous-commission est d'avis d'accorder aux navires de toute origine, en raison des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire, une « compensation d'armement » ;

2° Elle estime qu'il n'y a pas lieu de faire varier la compensation d'armement d'une façon strictement proportionnelle à la jauge, mais bien proportionnellement aux charges véritables de l'armement sous pavillon français ;

3° Elle est d'avis de favoriser à la fois l'arme-

(1) Compte rendu, page 672.

ment et la construction, en France, des navires à vapeur et à voiles en accordant, à raison des prix plus élevés de cette construction, un encouragement sous forme de primes de navigation aux navires de construction française ;

4° La compensation d'armement doit être allouée à tout autre navire naviguant sous pavillon français jusqu'à l'accomplissement de sa vingtième année d'âge, pourvu qu'il ait été francisé avant l'expiration de la dixième année à partir de la construction. Ne doivent pas avoir droit à la compensation d'armement les navires effectuant la navigation privilégiée ou la pêche, ainsi que les navires effectuant un service postal subventionné ;

5° La prime de navigation doit être payée en 15 ans, suivant une échelle décroissante calculée de façon à accroître notablement les perceptions des premières années. Elle devra être, pour les navires se livrant au cabotage international, égale aux $\frac{2}{3}$ de celle des navires faisant le long cours ;

6° La loi devra avoir une durée de 20 ans.

Ces dispositions ayant été adoptées et ayant reçu même l'assentiment des constructeurs, un comité de rédaction était formé sous la présidence de M. Guillaïn et comprenant un constructeur, M. Daymard, et deux armateurs, MM. Duprat et Estier. A l'unanimité, ce comité arrêta différents

textes qui, après avoir été adoptés en séance plénière par la commission extraparlamentaire, ont servi au gouvernement à établir le projet de loi déposé à la Chambre le 14 novembre 1899.

Peu de modifications ont été apportées aux décisions de la commission ; les unes ont réduit la prime de navigation pour les navires de fort tonnage et ont eu pour but de supprimer le bénéfice de cette prime aux navires naviguant sur lest. En ce qui concerne spécialement le sujet qui nous occupe, la compensation d'armement a été fixée pour les voiliers au tiers de celle des vapeurs, alors que la commission proposait la moitié.

Voici comment fonctionnera la compensation d'armement d'après le projet du Gouvernement.

Article premier.

A titre de compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire, il est accordé à tout navire de mer, en fer ou en acier, armé sous pavillon français pour le long cours ou le cabotage international, jaugeant plus de 100 tonneaux bruts, et âgé de moins de vingt ans révolus, une allocation dite « compensation d'armement ».

La compensation d'armement pour les vapeurs est fixée par jour d'armement administratif et par tonneau de jauge brute totale à :

0 fr. 05	pour chaque tonneau jusqu'à	2.000 tonneaux	
0 fr. 04	»	en sus de 2.000 jusqu'à	3.000
0 fr. 03	»	»	3.000 " 4.000
0 fr. 02	»	»	4.000 tonneaux.

La compensation d'armement pour les navires à voiles est fixée par jour d'armement administratif et par tonneau de jauge brute totale au tiers de celle des vapeurs.

Sous réserve des exceptions énumérées dans l'article 5 ci-après, la compensation d'armement sera payée, jusqu'à l'âge de 20 ans révolus (1).

Article 3.

La prime de navigation et la compensation d'armement ne se cumulent pas ; la plus forte sera seule payée.

Article 4.

Les navires se livrant au cabotage international reçoivent la même compensation d'armement que les navires long-courriers. Ils reçoivent seulement les deux tiers de la prime de navigation du long cours, calculée conformément aux dispositions précédentes.

Les navires qui se livrent dans un même

(1) La Commission a pour limiter les charges du Trésor ajouté le § suivant « Le nombre de jours d'armement administratif donnant lieu à la perception de la compensation d'armement est limité au maximum de trois cents jours par an. »

voyage à des opérations de cabotage international et à des opérations de cabotage entre un port français de la Méditerranée y compris l'Algérie et un port français de l'Océan, de la Manche ou de la mer du Nord, ou inversement, ont droit à la compensation d'armement ou à la prime de navigation pour la durée ou les parcours ayant comporté un trafic international, si l'ensemble des marchandises se trouvant à bord au passage du détroit de Gibraltar, à destination ou en provenance des ports étrangers, représente en tonneaux d'affrètement, le tiers au moins de leur jauge nette.

Les navires qui, à l'aller ou au retour d'un voyage de long cours, font des opérations à Pord-Saïd, ont droit, pour tout leur parcours, à la prime de long cours.

Article 5.

Sont exceptés de tout droit à la compensation d'armement ou à la prime de navigation :

a) Les navires qui, postérieurement au 1^{er} janvier 1899, seront francisés après leur dixième année accomplie (1).

b) Les navires affectés à la grande ou à la petite pêche, à la navigation de plaisance et aux services recevant de l'Etat des subventions ne com-

(1) La Commission a abaissé cette limite à sept ans.

prenant pas les allocations prévues dans la présente loi.

c) Les navires se livrant exclusivement, dans un même voyage, à la navigation réservée, ainsi que ceux exécutant uniquement un parcours entre un port français et un port étranger distants de moins de 120 milles.

d) Les navires qui, au cours d'un voyage de navigation réservée, font escale dans les ports étrangers sans y débarquer ou embarquer des marchandises représentant ensemble, en tonneaux d'affrètement, le tiers au moins de leur jauge nette.

e) Les navires qui, depuis leur départ d'un port français jusqu'à leur retour dans un port français, n'auront pas transporté une quantité de marchandises représentant en tonneaux d'affrètement le tiers au moins de leur jauge nette et ce sur le tiers au moins du parcours total effectué.

Les modifications proposées par le gouvernement visent surtout à réduire les sacrifices du Trésor, qui, par suite de la nouvelle compensation d'armement et de l'élévation des taux des primes accordées aux vapeurs, seront supérieurs aux sommes exigées par l'application de la loi de 1893. La commission extraparlamentaire, en se basant sur les chiffres de 1896 avait estimé que la dépense s'élèverait à 2.241.000 francs. L'exposé

des motifs fait remarquer que le chiffre des primes payées en 1897 et en 1898 est sensiblement supérieur à celui de l'année précédente.

« D'autre part, les élévations ont été établies comme si la loi nouvelle, faisant table rase du passé, devait seule fonctionner à partir de sa promulgation ; or, telle n'est pas la situation puisque les armateurs ont la faculté d'opter entre les dispositions de l'ancienne loi et les dispositions nouvelles ; il n'est donc pas douteux que, pour les navires déjà âgés, les primes allouées par la loi du 30 janvier 1893 seront réclamées jusqu'aux échéances fixées par cette loi.

« Dans les prochains budgets, la liquidation du passé se superposera donc aux dépenses résultant spécialement du nouveau système. Le groupement de ces divers éléments conduit à la prévision, dès le premier exercice qui suivra la promulgation de la loi, d'une dépense supplémentaire d'environ 2.800.000 francs.

« Lorsque les charges résultant de la loi du 30 janvier 1893 auront été graduellement éteintes, l'application du projet du gouvernement n'entraînerait pas, pour un mouvement de navigation identique à ceux de ces dernières années, une dépense sensiblement plus forte que celle de l'ancien système (1). »

(1) Chambre des Députés. 7^e Législature. Annexe n° 1174, p. 103.

Mais il est vrai que la loi a pour but de favoriser le développement de la navigation et dès lors les sacrifices du Trésor augmenteront avec cet accroissement même.

Le projet sera-t-il adopté par le Parlement? on peut l'espérer, car il a fait l'objet d'un rapport favorable de M. Thierry et la grosse difficulté que le projet de la loi avait soulevée par son article 9 est en voie d'apaisement. Cet article stipulait que seuls les voiliers de construction française ou assimilés, naviguant actuellement sous pavillon français et ceux construits en France, en vertu de marchés passés avant le dépôt du présent projet de loi, pourvu qu'ils soient francisés avant le 1^{er} janvier 1903, demeureront, jusqu'aux échéances fixées par la loi du 30 janvier 1893, régis par les prescriptions de cette loi, si les armateurs en réclamaient le bénéfice.

Cette disposition, contraire aux promesses faites en 1893 et qui assuraient aux intéressés une prime de 10 ans, souleva de violentes protestations fondées sur les paroles des rapporteurs devant les Chambres. Le 14 janvier 1893, M. Raynal, président de la commission, s'exprimait ainsi à la tribune de la Chambre : La commission, d'accord avec le gouvernement, a introduit un article qu'il considère, pour sa part, comme capital, parce qu'il stipule que la loi ayant une durée de 10 ans, un

navire construit au cours de la neuvième année jouira de la prime pendant 10 ans. Le rapporteur du Sénat, M. Charles Moinet, confirmait cette interprétation le 26 janvier 1893 : Le navire touchera la prime, quelle que soit l'année de son lancement et de son baptême, pendant les 10 ans d'existence qui suivront, autrement dit, le navire qui sera construit en 1902, avant le 1^{er} janvier 1903, bénéficiera pendant 10 ans de l'intégralité de la prime accordée à celui qui aura été construit la première année, c'est-à-dire en 1893.

L'émotion fut surtout vive non seulement parmi les armateurs de voiliers, mais aussi chez les représentants des établissements qui venaient de se fonder auprès de Nantes et à Bordeaux pour la construction de ces navires, et qui avaient réuni outillage et capitaux en vue de commandes qu'ils croyaient devoir leur échapper. Les plaintes se sont un peu calmées, la commission de la Chambre ayant reporté à la promulgation de la loi la date que le projet fixait à son dépôt (1). Cet article soulèvera de longues discussions devant la Chambre

(1) M. Julien Goujon et plusieurs de ses collègues ont à ce sujet déposé l'amendement suivant :

« Les voiliers de construction française ou assimilée, naviguant actuellement sous pavillon français et ceux construits en France, dans les conditions et les délais prévus dans la loi du 1^{er} janvier 1893, continueront à bénéficier des primes accordées par ladite loi jusqu'au 30 janvier 1903 ».

et il est à croire que cette disposition dont l'intérêt est purement budgétaire ne sera pas adoptée, surtout si la discussion de la loi ne vient qu'à une date assez rapprochée du terme d'application de la loi de 1893.

Quoi qu'il en soit de ce point particulier, il y a lieu d'espérer que le Parlement, instruit par l'expérience des lois de 1881 et de 1893, votera le principe de la compensation d'armement.

Si nous nous reportons au tableau cité plus haut, nous voyons que la loi de 1881 avait eu pour effet non seulement d'augmenter le chiffre global de notre tonnage, à vapeur, mais encore d'augmenter la part des constructions françaises. En 1880, nous construisions 3.528 tonneaux ; en 1881, 9.176 : ces chiffres montent aussitôt à 43.632 tonneaux en 1882, à 26.040 en 1883, à 40.655 en 1884. Les constructions de voiliers restent à peu près stationnaires aux environs de 10.000 tonneaux annuellement. La loi de 1893 fait monter ce chiffre à 32.559 tonneaux en 1896 ; à 48.966 en 1897 ; à 15.966 en 1898 ; à 53.312 en 1899. Mais d'autre part les vapeurs ne représentent plus annuellement que 4.022 tonneaux en 1894, 6.005 en 1895, 6.599 en 1896, 6.814 en 1897, 11.568 en 1898, 14.964 en 1899. Si on observe que ces chiffres comprennent les constructions faites pour le compte des services subventionnés,

on verra à quelle part minime se réduit le contingent de la marine de concurrence.

Les chantiers étrangers ont-ils profité de cette diminution dans nos constructions? il ne le paraît pas ; les achats de voiliers, sauf pendant la période 1888-1891, se sont maintenus à peu près au même niveau ; en ce qui concerne les vapeurs, la suppression de la demi-prime ne semble pas avoir influé beaucoup sur les commandes à l'étranger. Les chiffres les plus bas, 9.681, 14.392, 14.822 tonneaux se rapportent même à la période 1885-1887 où ces acquisitions jouissaient d'allocations.

En faisant porter ses calculs sur la jauge brute et en déduisant les navires subventionnés, M. Estier montre que de 1893 à 1898, la navigation de concurrence a été, en ce qui concerne les vapeurs, en perte de 4 navires et de 242 tonneaux bruts. Il est vrai de dire que les résultats de la loi de 1893 ont été pour les voiliers des plus satisfaisants.

En ce qui concerne les constructions, il établit en ces termes la comparaison entre les effets de la loi de 1881, et ceux de la loi de 1893.

« La construction, en France, des navires en fer avait porté, pendant les trois premières années qui ont suivi la loi de 1881, c'est-à-dire 1882, 1883, 1884, sur 151.270 tonnes de jauge

brute et un poids de machines et chaudières de 24.560.000 kilogrammes.

« Elle a été, pendant la période 1894, 1895, 1896, de 76.650 tonnes de jauge brute, et 2.001.000 kilogrammes machines et chaudières.

« C'est-à-dire qu'en moyenne annuelle, durant la période où la loi de 1881 a produit son effet, les chantiers de construction français avaient travaillé :

« 50.423 tonnes de jauge, et 8.187.000 kilogr. machines et chaudières.

« Pendant la même période, après 1893, ils ont travaillé :

« 25.880 tonnes de jauge, et 6.667.000 kilogr. machines et chaudières.

« Pour bien apprécier d'ailleurs la situation que la loi a faite aux chantiers français, il faut comparer non pas les tonnages, mais l'importance du travail qu'elle leur a fourni.

« En calculant sur un coût de construction très faible de 300 francs la tonne de jauge brute pour les voiliers, et de 450 francs pour les vapeurs, nous avons établi comme ci-dessous la valeur approximative des travaux de constructions neuves effectuées par nos chantiers dans les années comparées, abstraction faite des navires subventionnés :

« Pour la période 1882, 1883, 1884, valeur

moyenne annuelle des travaux de construction de navires neufs, 14.100.000 francs.

« Pour la période 1894, 1895, 1896, valeur moyenne annuelle des constructions de navires neufs, 8.800.000 francs.

« Est-il besoin d'ajouter que l'entretien et les réparations d'un voilier étant moins coûteux que celles d'un vapeur (les machines et chaudières étant surtout onéreuses à ce titre), les chantiers de construction préparent pour eux-mêmes moins de travaux à venir en construisant des voiliers qu'en construisant des vapeurs.

« D'ailleurs, la plupart des constructeurs veulent bien convenir qu'ils n'ont pas retiré de la loi de 1893 les bénéfices qu'ils en espéraient, et ceux d'entre eux qui sont nos collègues ont admis, dès le premier jour, qu'il y avait lieu de chercher à l'améliorer pour le bien commun. »

CHAPITRE VI

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE

Nous avons vu que la Russie, ne possédant pas de chantiers de construction, s'était trouvée dans la nécessité de s'adresser aux nations voisines pour l'achat de ses navires et qu'ainsi s'expliquait l'entrée en franchise dans l'empire des bâtimens de mer. D'autre part, la Belgique et l'Allemagne, pour favoriser leurs producteurs, leur ont donné toutes facilités pour s'approvisionner de matières premières en en permettant l'introduction sans droits. L'Angleterre, étant le grand centre de production et n'ayant à craindre aucune rivale, n'a apporté ni entraves à l'importation, ni encouragemens à l'exportation. Presque toutes les autres nations européennes ont adopté le système de primes.

En Autriche, une loi du 27 décembre 1893 a établi pour dix ans, à partir du 1^{er} janvier 1894, un double système de primes : l'une qui est une sorte de prime à l'exploitation, et l'autre qui équi-

vaut à notre prime à la navigation. Pour avoir droit à la première, il faut : 1° Que les $\frac{2}{3}$ du navire appartiennent à des Autrichiens ; 2° qu'il n'ait pas plus de 15 ans d'âge ; 3° qu'il obtienne la 1^{re} classe au Veritas austro-hongrois. La prime à l'exploitation est calculée depuis le jour du lancement jusqu'à la fin de la quinzième année, au taux de 6 florins (14 fr. 82) par tonneau de jauge nette pour les vapeurs ; de 4 florins 50 (11 fr. 115) pour les voiliers en fer et en acier ; de 3 florins (7 fr. 41) pour les voiliers en bois ou de construction mixte. Ces primes diminuent de 5 0/0 par an, à compter de la seconde année. Pour encourager les constructeurs autrichiens, la prime est augmentée de 10 0/0 pour les navires en fer et en acier construits dans les chantiers autrichiens, et de 25 0/0 s'ils sont construits, au moins par moitié, avec des matériaux du pays.

Les navires, construits à l'étranger, touchent la prime d'acquisition, mais s'ils viennent à être vendus à l'étranger avant l'expiration d'un délai de trois ans, ils sont tenus de rembourser au Trésor tout ce qu'ils ont touché. De même pour les navires de construction indigène s'ils sont vendus dans un délai de deux ans.

Une prime à la navigation par tonneau de jauge nette et par 100 milles parcourus, est accordée aux navires se livrant à une navigation dé-

passant les limites du petit cabotage, et entre des ports non desservis par des lignes subventionnées.

La législation hongroise s'inspire des mêmes principes, et établit aussi une prime d'acquisition de 6 couronnes (6 fr. 30) par tonneau pour les voiliers armés au grand cabotage ; de 9 couronnes (9 fr. 45) pour ceux armés au long cours, ainsi que pour les vapeurs armés au grand cabotage, et de 12 couronnes (12 fr. 60) pour les vapeurs armés au long cours. Après la première année, elle diminue de 7 0/0 de la somme touchée l'année précédente. La prime à la navigation est fixée à 0,05 de couronne (la couronne vaut 1 fr. 05) pour chaque centaine de milles marins et par tonneau de jauge nette. La prime à la navigation ne doit pas dépasser un maximum de 200.000 couronnes.

En Espagne, la loi du 30 juin 1892 accorde une prime à la construction de 40 pesetas par tonneau pour les navires en bois, de 75 pour les vapeurs en fer, en acier ou de construction composite, et de 55 pour les voiliers en fer, en acier ou de construction composite.

Le Portugal semble disposé à accorder lui aussi des encouragements à sa marine. Un projet de loi, actuellement soumis aux Chambres, alloue des primes à la construction et des primes à la navigation.

Les premières s'élèveront à :

Navires en bois :

1.000 reis (5,55)	par tonneau	pour les navires de 50 à 300 ^{tx} .
1.200 reis (6,66)	»	de 301 à 600
1.400 reis (7,77)	•	de plus de 600.

Navires en fer ou en acier :

1.400 reis (7,77)	par tonneau	pour les navires de 50 à 400 ^{tx} .
1.600 reis (8,88)	»	de 401 à 800
1.800 reis (10)	»	de plus de 800.

En plus, il sera accordé par chaque cheval-vapeur au-dessus de 1.500, une allocation de 1.200 reis et de 800 reis (4.44) par 100 kilogrammes de chaudières.

Les primes à la navigation seront fixées à 60 reis (0.33) par tonneau, et 1.000 milles parcourus pour les voiliers de moins de 120 tonneaux ; 90 reis (0.50) pour les steamers de moins de 300 tonneaux.

Les vapeurs à service fixe et à vitesse minima de 12 n. 5 toucheront 140 reis (0.77).

Pour permettre la constitution rapide d'une flotte nationale, les navires à vapeur de plus de 300 tonneaux, achetés à l'étranger, dans un délai de cinq ans seront exempts des droits de naturalisation.

Pour faire face à ces dépenses, il sera créé un fonds spécial, alimenté par une élévation de 1/2 0/0 sur tous les droits de douane, tant à l'importation qu'à l'exportation.

En Italie, une loi du 6 décembre 1885 avait accordé aux navires construits dans le royaume une prime de 0.65 par tonneau de jauge nette, et par 1.000 milles parcourus, mais sans décroissance annuelle. La prime à la construction était, depuis une loi du 30 juin 1889, de 77 francs par tonneau de jauge brute pour les navires en fer et en acier, de 17 fr. 50 pour les voiliers en bois, de 12 fr. 50 par cheval pour les machines à vapeur, et de 9 fr. 50 par quintal pour les chaudières. En plus, il existait une prime de 1 franc par tonne pour le transport du charbon importé en Italie, d'un port situé au delà du détroit de Gibraltar.

La loi du 23 juillet 1896 qui a remplacé celle de 1885 a maintenu ces taux pour la prime à la construction. La prime au transport du charbon a été supprimée dans la nouvelle loi. Du reste, les navires qui font le voyage d'Angleterre bénéficient maintenant de la prime à la navigation qui est ainsi fixée :

La prime initiale pour les voyages extra-méditerranéens est de 80 centimes par tonneau de jauge brute, et par 1.000 milles parcourus pour les vapeurs comme pour les voiliers, pendant les trois premières années qui suivront l'époque de leur mise à l'eau, et avec 10 centimes de diminution pour les vapeurs, et 15 centimes pour les voiliers, pour chaque période de trois années.

Quand, par suite de cette diminution annuelle, la prime sera réduite à 20 centimes pour les voiliers, elle sera maintenue à ce taux jusqu'à la fin de la concession. Pour les voyages effectués entre les ports de la Méditerranée, la prime est réduite d'un tiers.

On avait proposé d'accorder une prime aux navires de provenance étrangère, en la limitant aux vapeurs d'au moins 2.000 tonneaux de jauge brute, et filant 16 nœuds, ainsi qu'aux voiliers d'au moins 1.000 tonneaux, et en ne l'accordant que pendant les trois ans qui auraient suivi la promulgation de la nouvelle loi, pour les vapeurs, et pendant dix-huit mois pour les voiliers, parce que cela aurait permis aux compagnies italiennes de se procurer des navires modernes de fort tonnage et à grande vitesse, navires que les chantiers nationaux ne pouvaient pas livrer assez rapidement ; mais cette proposition a été rejetée.

La nouvelle loi autorise le gouvernement à accorder une surprime de 50 0/0 aux vapeurs réalisant une vitesse d'au moins 16 nœuds pendant 12 heures consécutives, et avec un plein chargement, les crédits nécessités par cette surprime devant être prélevés sur certains chapitres du budget de la marine relatifs au service militaire.

Cette loi a produit de tels résultats que les prévisions budgétaires ont été considérablement dé-

passées. On avait prévu une somme de 4.388.000 francs pour le budget 1897-1898, et, au lieu de cela, les sommes payées se sont élevées à 7.588.000 francs. Elles ont atteint, en 1898-1899, 8 millions, alors que les prévisions ne se montaient qu'à 4.888.000 francs. Pour arrêter cette progression constante, le Gouvernement italien a, le 15 mars 1900, déposé un projet de loi limitant à 10 millions le montant des primes.

Aux Etats-Unis d'Amérique, on semble disposé à supprimer les anciennes entraves apportées à la nationalisation des navires de construction étrangère. On a vu plus haut que le bill Hanna Payne qui a déjà été voté par le Sénat et qui va venir en discussion devant la Chambre des représentants permettait cette nationalisation, à condition que les armateurs s'engagent à faire construire un tonnage égal aux Etats-Unis, et cela pendant les dix années suivantes.

En plus, des primes à la construction seront accordées pour les navires susceptibles d'être utilement réquisitionnés en cas de guerre. Des primes à la navigation sont aussi accordées, variant suivant la distance et suivant la vitesse :

1^o Primes à la distance. — Pour chaque entrée d'un navire à voiles ou à vapeur, à la condition qu'il n'y ait pas plus de seize entrées pendant douze mois consécutifs, 1 cent et demi (environ

8 centimes) par tonneau de jauge brute pour chaque centaine de milles nautiques, sans que cela dépasse 1.500 milles, et cela pour les voyages d'aller tout comme pour ceux de retour.

2° Primes au tonnage et à la vitesse (1). — Pour chaque cent milles parcourus par des navires de 1.500 à 3.000 tonneaux :

1 cent par tonn. brut	pour une vit.	de 14 à 15 nœuds et moins
1 cent $\frac{1}{10}$	»	de 15 à 16 nœuds
1 cent $\frac{1}{5}$	»	de 16 nœuds et au-dessus.

Pour chaque cent milles parcourus de 3.000 à 8.000 tonneaux bruts :

1 cent $\frac{4}{10}$	par tonneau brut pour une vitesse	de 17 à 18 nœuds
1 cent $\frac{6}{10}$	»	de 18 à 19 »
1 cent $\frac{8}{10}$	»	de 19 n. et plus.

Pour chaque cent milles de parcours par des navires de 8.000 tonneaux :

2 cents par tonneau brut pour une vitesse de 20 à 21 nœuds ;

2 cents $\frac{3}{10}$ pour des navires de 21 nœuds et au-dessus.

Les navires de provenance étrangère admis à bénéficier de la loi ne reçoivent que 50 0/0 de ces primes.

Les armateurs qui bénéficieront de ces primes comme ceux qui introduiront des navires étran-

(1) Le cent vaut environ 5 centimes.

gers s'obligent à faire construire de nouveaux navires sur les chantiers américains.

Le montant des primes à payer par le trésor ne devra pas excéder la somme de 9 millions de dollars par an et le ministre des finances devra établir l'ordonnancement de ces primes de façon à ce qu'elles soient payées au prorata de ce que chaque individu ou corporation aura à toucher, pour le cas où le total des primes excéderait les 9 millions prévus pour l'année entière.

Ces primes ne seront accordées qu'aux navires ayant la cote A 1 ; cette prime leur sera accordée pendant 10 ans ; après ce temps, il y aura une diminution de 5 0/0 par an. Les navires pour jouir de ces allocations devront transporter au moins 50 0/0 de leur tonnage.

Ce projet est digne d'être noté, car en graduant les primes d'après le tonnage et la vitesse, il incite les armateurs à se pourvoir d'un matériel moderne et perfectionné répondant à toutes les conditions du commerce maritime.

Nous retrouverons la même préoccupation dans la législation japonaise dont l'exposé terminera cette étude. Un caractère qu'il faut encore noter, c'est que pour les deux industries on a fait deux lois : une relative à la construction, l'autre au commerce d'armement. Les deux lois doivent

rester en vigueur pendant une durée de 15 ans à partir du 1^{er} octobre 1896.

La première de ces lois qui a trait à l'armement assure pendant cinq ans à partir de sa construction à tout navire de plus de 700 tonnes de portée, à la condition d'être à la disposition du gouvernement pour le transport des malles et l'éducation des apprentis marins, une prime de 25 sen (0 fr. 65) par tonneau et par 1.000 milles parcourus à une vitesse maxima de 10 nœuds. Cette prime s'accroît de 10 0/0 par 500 tonneaux de déplacement au-dessus de 1.000 et d'un second dixième par chaque nœud au-dessus de 10 jusqu'à 17. Au bout de 5 ans, toutes ces primes doivent subir une décroissance annuelle de 5 0/0. Les navires de provenance étrangère ne touchent que la moitié de ces primes.

La seconde loi établit une prime de 12 yen (22.50) par tonneau en faveur de tout sujet japonais construisant au Japon un navire à vapeur ou un voilier en acier d'un tonnage de 700 à 1.000 tonneaux. Pour les navires de cette jauge et au-dessus, la prime est de 20 yen (54.15) par tonneau avec une prime additionnelle de 5 yen pour chaque unité de cheval-vapeur. La coque et la machine doivent être construites sous la surveillance du département des communications et aucune machine étrangère ne doit être employée à moins d'être acceptée par ce département.

CONCLUSIONS

Nous avons ainsi passé en revue tous les moyens qui ont été proposés, tant en France qu'à l'étranger pour venir en aide à l'industrie des constructions navales, et de cette étude il ressort clairement que toutes les nations ont considéré comme essentiel d'encourager les chantiers nationaux et d'avoir une flotte construite dans leurs ateliers. Ayant toutes à rivaliser avec l'Angleterre, elles ont plus ou moins réussi dans cette lutte économique depuis l'Allemagne se libérant chaque jour de sa clientèle économique jusqu'à la France n'arrivant à conserver une position relativement bien faible que par de coûteux subsides de l'Etat.

Nous avons vu que cette infériorité tenait à des causes naturelles que nous nous sommes efforcés de mettre en lumière. Les richesses de notre sous-sol sont moins nombreuses et moins facilement exploitables; nos usines se trouvent plus éloignées

de nos chantiers; notre main d'œuvre est moins productive, nos capitaux plus hésitants; ce sont là autant de causes qui entravent l'essor de notre industrie et contre lesquelles il est impossible de lutter. L'Etat devra donc par ses encouragements, ses subventions, ses primes, permettre aux constructeurs d'abaisser leurs frais de production grevés par de telles charges. Mais si ceux-ci ne peuvent user dans la lutte économique que de mauvaises armes, il faut au moins qu'ils s'en servent le plus utilement possible, que le peu de ressources dont ils ont été gratifiés soient mises en œuvre avec plus de soin et plus d'intelligence. C'est l'organisation du travail économique que l'on doit surtout avoir en vue, et pour cela, il faut d'abord une plus grande spécialisation.

Jusqu'à ce jour les chantiers de construction se sont trop considérés comme des annexes de nos arsenaux militaires. L'Etat ayant imposé aux compagnies subventionnées l'obligation de faire construire leurs flottes en France, les plans de défense navale demandant toujours de nouveaux accroissements de navires et de nouvelles modifications de matériel, les chantiers ont toujours été assurés de trouver dans la construction des navires postaux et des vaisseaux de guerre des commandes suffisantes. Malgré la diminution du tonnage commercial, les grands établissements de

construction ont continué à distribuer des dividendes rémunérateurs.

De 1891 à 1893, ces établissements ont lancé 126.610 tonneaux pour la marine militaire française, 55.722 pour les marines étrangères, soit un total de 182.332 alors que les flottes commerciales (navires subventionnés compris) ne représentaient que 351.470 tonneaux.

De 1893 à 1897, ils ont livré aux marines militaires 76.768 tonneaux dont 72.220 pour la flotte nationale et 4.548 pour les autres. La part de la marine marchande n'est que de 103.939 tonneaux.

Par suite de la création des nouveaux chantiers dont nous avons parlé, cette proportion augmentera-t-elle ? Il faut l'espérer, car pour les trois anciens établissements, ils auront assez d'ouvrage avec les marines militaires, et nous avons vu par les dépositions de la commission extraparlamentaire qu'ils n'étaient rien moins que disposés à accepter les commandes des armateurs. Le développement de la puissance navale de la France, le vote par le Parlement du nouveau plan de défense vont immobiliser tous leurs efforts (1). Les pays étrangers suivant la même voie, on a déjà vu la Russie commander pour plus de 50 millions de

(1) Le Sénat vient d'adopter ce projet qui s'élève à plus de 500 millions sur lesquels une part importante est réservée à l'industrie.

matériel au seul établissement des Forges et des Chantiers, et le *Journal du Havre* annonçait dernièrement qu'une commande colossale allait prochainement être faite à nos établissements pour la réorganisation de la flotte espagnole.

Ayant ainsi une clientèle spéciale et des commandes d'un genre particulier, ces établissements se sont organisés dans ce but. Leur personnel est le même que celui de nos arsenaux, partant, sa méthode de travail. Les navires livrés dans ces conditions coûtent très cher, et restent longtemps sur chantiers. La différence de prix est moins sensible pour un cuirassé coûtant 20 millions que pour un vapeur de charge de 6 ou 700 000 francs. Ce que l'on demande surtout au navire de guerre, ce sont des qualités nautiques, une solidité particulière, une vitesse accélérée qui sont d'une utilité bien moindre pour le navire de commerce. Ces résultats sont obtenus grâce à la compétence technique et aux soins attentifs des ingénieurs, qui pour la plupart ont été empruntés au service de l'Etat, mais pour l'utilisation commerciale des ressources mises à leur disposition, ils manquent encore un peu d'initiative industrielle et de pratique des affaires. Ils ressemblent un peu sur ce point à M. Pons-Peyruc, qui, un jour où on l'engageait à aller au-devant des commandes et à construire à

l'avance des navires, s'écriait : « Mais ce serait de la spéculation ! »

Le cargo-boat doit transporter des marchandises à une allure modérée et rien de plus, et une maison d'armement ne possède pas les mêmes disponibilités que le budget de l'Etat. Il faut donc qu'à côté des grands établissements dont nous venons de parler viennent se créer des usines véritablement industrielles, cherchant avant tout la rapidité des constructions et le meilleur emploi de toutes leurs ressources. Dans ce but, pas d'installations coûteuses, pas de plans compliqués ni de devis détaillés, la construction en grand des navires de même type, l'utilisation, autant que possible, des cales voisines par des bâtiments identiques, la réduction du prix de revient et des délais de livraison.

Quel que soit le savoir-faire de ces nouvelles entreprises, elles auront toujours à lutter contre des circonstances naturelles qui rendront nécessaire l'intervention de l'Etat. Les primes à la marine marchande, tout au moins les primes à la construction, ne doivent point être considérées comme des subsides temporaires destinés à encourager le développement d'une industrie, mais comme un sacrifice permanent de l'Etat pour posséder des chantiers de construction navale et n'être pas sur ce point tributaire de l'étranger.

Qu'on abandonne ces termes de « compensation des charges imposées tant par les tarifs de douane que par la marine militaire » qui ne servent qu'à brouiller les idées, et si l'on tient à donner une explication des dispositions de la loi, qu'on se contente de dire « pour protéger la marine marchande ».

Cette protection résultera-t-elle comme actuellement d'une seule loi, ou de deux lois distinctes comme au Japon et comme on l'a souvent proposé ? Cela me semble encore une pure querelle de mots. Qu'il y ait deux lois, qu'il n'y en ait qu'une en deux titres ou en un seul titre, il est évident que les décisions prises pour une industrie influenceront sur les destinées de l'autre. En admettant que l'on ait accordé des primes à la construction, la question de la demi-prime se posera toujours lors d'une discussion d'une loi sur l'armement. Qui empêchera le Parlement d'introduire cette clause et de revenir ainsi sur une loi déjà votée ?

Au lieu de discuter ainsi sur des appellations, il vaudrait mieux envisager la question sans détours ; il y a intérêt à protéger les constructions et l'armement : la prospérité de chacune de ces branches incombe également à la grandeur du pays ; il faut donc faire les sacrifices nécessaires, les protéger toutes les deux, puisqu'elles se

trouvent dans un état d'infériorité, mais se garder d'encourager l'une au détriment de l'autre.

C'est ce que le législateur de 1893 n'a pas compris en supprimant la demi-prime. Cette mesure a porté un grave préjudice au commerce d'armement, sans profiter aux chantiers de construction. La compensation d'armement proposée par la commission aura pour effet non point de revenir au régime de 1881, mais de permettre au commerce maritime d'échapper aux exigences des constructeurs. Ceux-ci sont en petit nombre, et reçoivent déjà de fortes commandes de l'Etat. Ils auraient donc toute facilité, s'ils ne craignaient la concurrence de l'étranger, pour se coaliser et élever leurs prix à des taux qui rendraient impossible tout commerce maritime.

Le projet de loi de 1899 est-il à cet effet la meilleure solution ? Peut-être ne répondra-t-il pas à toutes les espérances qu'on fonde sur lui, mais il marquera un progrès sensible sur la législation actuelle. Tout le monde semble d'accord pour l'accepter, les armateurs avec empressement, les constructeurs avec plus de réserve, mais nul n'abandonne de bon gré une situation privilégiée ; un seul intéressé aurait le droit de se plaindre, c'est le Trésor aux dépens de qui se fait l'accord.

Sur ce point, le nouveau système pourra dans l'avenir présenter de sérieux embarras et tout le

monde ne partagera peut-être pas l'optimisme de l'auteur de l'Exposé des motifs du projet de loi, qui, après avoir constaté que la loi ne sera pas plus coûteuse si elle ne produit pas de meilleurs effets que celle qu'elle est destinée à remplacer, ajoute :

« Il en serait naturellement tout autrement si le nombre des bateaux et des voyages augmentait ; mais alors il faudrait se féliciter de ce résultat, car ce serait la démonstration des bons effets de la loi ».

Vu, le Président de la thèse,

GARÇON.

Vu et permis d'imprimer,

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

GRÉARD.

Vu, le Doyen,

GLASSON.

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE I. — Introduction	1
CHAP. II. — Historique.	8

DEUXIÈME PARTIE

Des conditions de production du navire.

CHAP. I. — Influence du prix de revient des navires . .	29
CHAP. II. — Les chantiers maritimes	41
CHAP. III. — Prix de revient et délais de construction . .	67
CHAP. IV. — Conditions économiques des chantiers de construction	76

TROISIÈME PARTIE

La protection des constructions navales.

INTRODUCTION. — Différentes mesures de protection . . .	103
CHAP. I. — Prohibition et droits de douanes	107
CHAP. II. — Entrée en franchise des matières premières .	113
CHAP. III. — Primes à la construction	129

CHAP. IV. — Primes à la navigation	147
CHAP. V. — La demi-prime aux navires de construction étrangère. La compensation d'armement .	155
CHAP. VI. — Législation étrangère	179
CONCLUSIONS	189

FIN DE LA TABLE

SAINT-AMAND (CHER). — IMPRIMERIE BUSSIÈRE

SAINT-AMAND (CHER). — IMPRIMERIE SCIENTIFIQUE ET LITTÉRAIRE, BUSSIÈRE
